



3 1761 11648922 0















Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116489220>









Canadian  
Coast Guard

Garde côtière  
canadienne

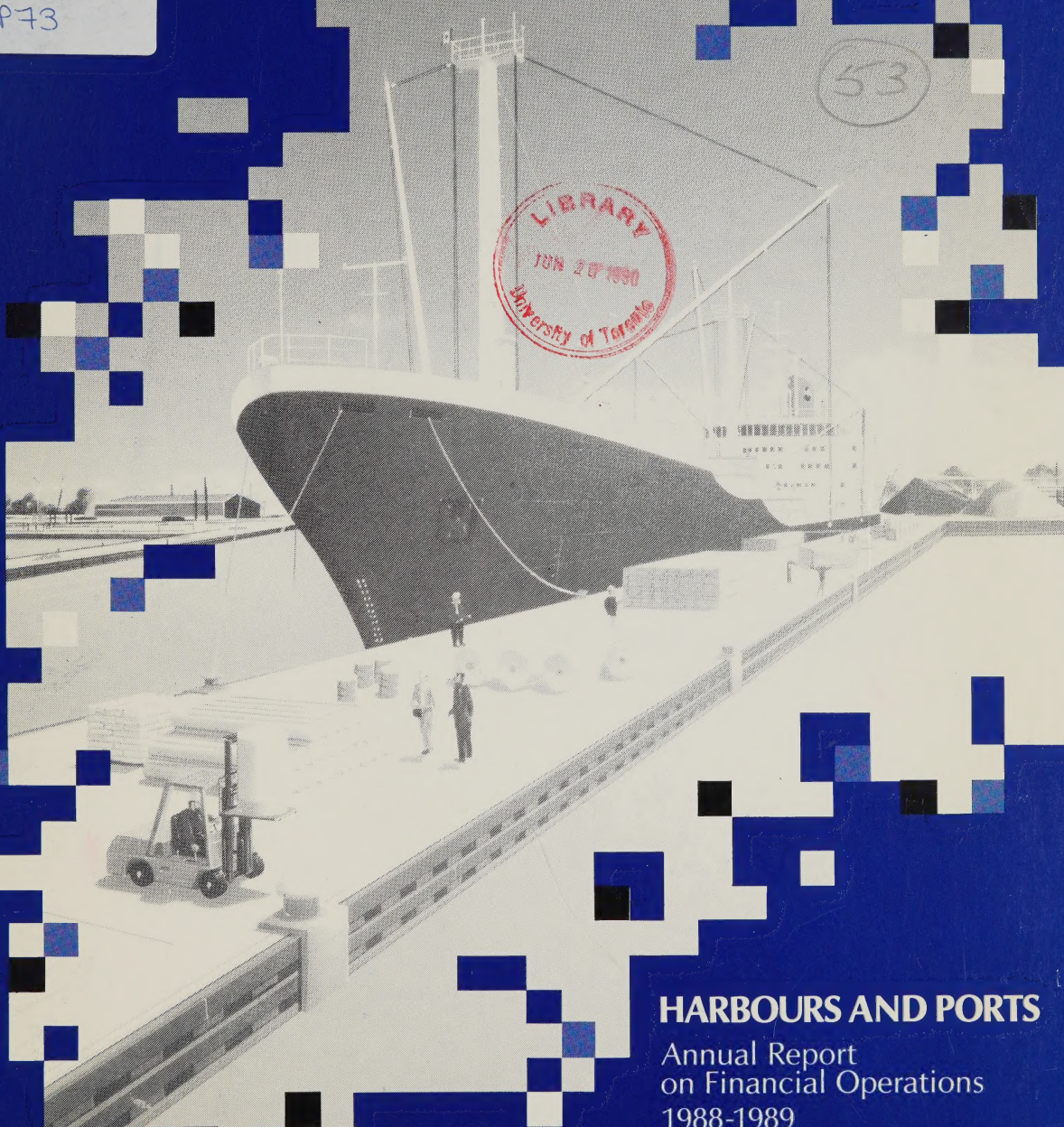
Harbours and  
Ports

Havres et  
ports

TP 6165E

Government  
Publications

CA1  
T60  
-P73



## HARBOURS AND PORTS

Annual Report  
on Financial Operations  
1988-1989





## FOREWORD

I am pleased to submit this sixth Annual Report to Parliament for Public Harbours and Port Facilities. This report is presented pursuant to Section 26 of the Public Harbours and Port Facilities Act (RSC 1985).

The public port system, with its priority to support the safe and efficient movement of vessels and transfer of cargoes, is also a significant tool for developing regional economic growth. Twenty per cent of the nation's marine cargo moves through public ports. Local ports are also critical to the life of many communities and as such they will continue to grow and develop as a reflection of the communities they serve.

The responsibility for overall administration and operation of our public ports rests with the Canadian Coast Guard. The administration of public ports at the local level is provided by fee-of-office appointees. Harbour Masters and Wharfingers provide a valuable service and I would like to take this opportunity to express appreciation to all appointees and other dedicated port personnel who provide sound port administration for the benefit of the community.

I trust that the information contained within this report will provide readers with a better appreciation of the public harbours and ports administered under the Act.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Doug Lewis', is positioned above the printed name.

Doug Lewis  
Minister of Transport

© Minister of Supply and Services Canada 1990

Cat. No. T36-1/1-1989

ISBN 0-662-57489-3

TABLE OF CONTENTS

	<u>Page</u>
Foreword	1
Chapter I      Program description	3
Chapter II     Program highlights	7
Chapter III    Commodity and tonnage information	13
Chapter IV     Financial review	16
Chapter V      Financial statements and accounting conventions	17





## CHAPTER I - PROGRAM DESCRIPTION

### A. BACKGROUND

Section 26 of the Public Harbours and Port Facilities Act (RSC 1985) states that "the Minister shall, within six months after the end of each fiscal year, prepare a report showing the financial operations of all public harbours and public port facilities for that fiscal year and shall lay a copy of the report before Parliament on any of the first fifteen days that either House of Parliament is sitting after he completes it." This report has been prepared to meet this requirement.

The report includes only the public harbours and port facilities administered under the Act and excludes ports of the Canada Ports Corporation, Local Port Corporations and ports administered as Harbour Commissions. These ports fall under other Acts and have other reporting requirements.

### B. OVERVIEW OF PROGRAM

The Public Harbours and Port Facilities Act assigns to the responsible Minister the control and management of all harbours, wharves, piers and breakwaters that are the property of Canada and not the responsibility of another minister. The Minister of Transport has been designated the responsible Minister for this Act. The program currently involves maintenance, administration and development of public port facilities and public harbours at 576 geographically dispersed sites, primarily in support of commercial transportation.

Commercial transportation, in this case, includes vessels engaged in the transport of commodities, goods or passengers. It generally excludes fishing and recreational vessels that fall within the mandate of the Department of Fisheries and Oceans. Ferry services are also usually excluded. Certain ports administered by Transport Canada, however, may support fishing, recreational or ferry activities at locations where it is economical for several types of users to share the same facilities.

### C. PORT OPERATIONS

Public ports vary greatly in size, complexity and regional significance. Their role in isolated areas is to provide a basic transportation link to communities for the supply of essential goods and foodstuffs and for passenger service. In these areas, few rail or road links exist and air transport may be prohibitively expensive.

In other locales, ports may exist to provide efficient transportation for bulk commodities with relatively low value per unit of cargo volume or weight. Examples are ore concentrates, pulpwood and grain. These ports generally support local industrial needs and may be the only transportation alternative when overseas markets must be reached.

Whether a port exists to support an isolated community or several large industries, Transport Canada's operational role at the port is normally limited to such functions as monitoring port operations, enforcing regulations regarding facility use and collecting user fees. Direct service activities such as cargo handling are supplied by the private sector.

The majority of the public ports do not generate sufficient revenues to cover all of the capital, operating and administrative costs and therefore are funded largely by appropriations through Parliament.

### D. PROGRAM OBJECTIVES

The ports administered directly by Transport Canada are linked to Ports Canada ports and the Harbour Commissions by a common set of objectives. These objectives seek to achieve a port system that:

- a) is an effective instrument of support for the achievement of Canadian international trade objectives and of national, regional and local economic and social objectives;
- b) is efficient;
- c) provides accessibility and equitable treatment in the movement of goods and persons to users of Canadian ports, and
- d) is coordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.



#### E. PROGRAM ADMINISTRATION

The program is administered by the Canadian Coast Guard through five regional offices with overall coordination provided by a headquarters unit, the Harbours and Ports Directorate, in Ottawa. Local port administration varies according to the complexity of local operations. A small number of the most active sites are supervised by full-time public servants who serve as port or area managers. In most cases Transport Canada is represented locally by fee-of-office appointees who are compensated on a commission basis from a percentage of the fees collected from port users. These appointees, known as Harbour Masters and Wharfingers, are appointed by the Minister of Transport and are as active at ports as traffic demands.

#### F. USER FEES

Fees are assessed against port users under the Public Harbours and Port Facilities Act based on trade practice. They include the following major types of charges:

##### HARBOUR DUES

- a charge assessed against a vessel for use of a public harbour based on the size of the vessel and the type of operation.

##### BERTHAGE

- a charge assessed against a vessel for occupying a berth at a port. The charge is based on the size of vessel and its length of stay.

##### WHARFAGE

- a charge assessed against cargo moved over a public wharf. Charges are based on the type of cargo with a rate per tonne or cubic metre.

##### STORAGE

- a charge for use of sheds or open space for assemblage or distribution of cargoes. The charge is based on space occupied and duration of use.

## LETTING

- a rent based usually on the market value of the property is assessed to the tenant.

A tariff schedule is published for all charges. Tariff rates are approved by Governor-In-Council. Where capital development is being undertaken for the benefit of a major user, these tariffs may be supplemented or replaced by negotiated surcharges. The surcharges are designed to improve the overall rate of cost recovery on the investment. All revenues, excluding commissions paid to Harbour Masters and Wharfingers, are deposited to the Consolidated Revenue Fund of Canada.

## G. PUBLIC HARBOUR ADVISORY COUNCILS

The Minister of Transport may establish Public Harbour Advisory Councils for such public harbours as he may designate, in accordance with Section 5 of the Public Harbours and Port Facilities Act.

Public Harbour Advisory Councils form an important element of the overall mechanism contributing to the development and implementation of national, regional and local ports policy and operation. They provide an organizational structure whereby the planning and operation of local ports can be discussed and ensuing recommendations can be made to the Minister.

Fifteen Councils have been established as follows (as of March 31, 1989):

Quebec - Cap-aux-Meules  
- Gaspé  
- Matane  
- Gros-Cacouna  
- Rimouski  
- Sorel

New Brunswick - Dalhousie  
- Chatham/Newcastle

Nova Scotia - Sydney  
- Port Hawkesbury/Strait of Canso  
- Digby  
- Yarmouth

Prince Edward Island - Charlottetown  
- Summerside  
- Georgetown

## CHAPTER II - PROGRAM HIGHLIGHTS

### A. TARIFFS

A tariff increase proposal which was the subject of extensive user consultation and impact assessment work in 1987/88 was under review within Transport Canada in 1988/89. Work in preparation for final Ministerial approval and regulatory approval of the proposal was carried out. The proposed increases, anticipated to take effect in the spring of 1990, are directed at increasing departmental revenues in support of the government's continuing commitment to deficit reduction.

### B. PROPERTY AND REAL ESTATE ISSUES

A total of 381 letting documents were issued Canada-wide. Annual revenues from this activity have reached over \$2 million.

Harbours and Ports officials have been very active during the year analysing and coordinating on behalf of the Canadian Coast Guard numerous new initiatives from the Bureau of Real Property Management in respect of real property policy revisions and the proposed new Public Lands Act.

Harbours and Ports promoted the declaration of Argentia, Newfoundland as a public harbour. Prepublication was carried out in 1988/89 in the Canada Gazette with no objection being voiced.

### C. REGULATORY AND LEGISLATIVE INITIATIVES

In September 1986, significant changes were introduced to the federal system for formulating and approving regulatory proposals. In 1988, five regulatory initiatives specific to public harbours and port facilities were identified in the Federal Regulatory Plan, and in 1989 nine initiatives were identified. These include the declaration of Argentia, Newfoundland, as a public harbour; an amendment to the Remission or Substitution of Rates Regulations which will allow the Minister to forgive container charges assessed against resupply operations to remote communities; Harbour Master and Wharfinger Remuneration Regulations which will improve the structure and level of remuneration for these fee-of-office appointees; and, Public Harbours and Port Facilities Designation Regulations which will designate the public harbours and public port facilities where Harbour Masters and Wharfingers may be appointed.

The Government Wharves Regulations and Public Harbours Regulations, which were made pursuant to Section 12(1) of the Public Harbours and Port Facilities Act, are being reviewed in order to modernize, improve and ensure their consistency with other marine legislation in such areas as safety. Further amendments to these regulations include the incorporation of a section dealing with interest on overdue accounts.

#### D. REGIONAL ACHIEVEMENTS

1. NEWFOUNDLAND Region experienced its most productive year ever in 1988/89 in terms of both projects undertaken and revenues generated. The Region administered 119 facilities at over 65 sites throughout the island and Labrador in 1988/89. The mix of public harbours and port facilities ranges from those fulfilling primarily a commercial transportation function to those fulfilling primarily a social obligation.

The Region initiated 12 capital projects in 1988/89 for a total annual expenditure of \$13.5 million and 69 operations and maintenance projects totalling \$3.1 million. Five of the major capital projects were:

1. Corner Brook - Container Terminal:  
1988/89 expenditure - \$6.4 million.
2. Long Pond Manuels - Wharf Restoration:  
1988/89 expenditure - \$2.2 million.
3. Long Pond Manuels - Basin Dredging:  
1988/89 expenditure - \$990,000.
4. Goose Bay, Labrador - Transit Shed:  
1988/89 expenditure - \$1.3 million.
5. St. Lewis, Labrador - Wharf Reconstruction:  
1988/89 expenditure - \$1.3 million.

The Long Pond Manuels Basin Dredging and Goose Bay Transit Shed projects were completed in 1988/89 as well as a wharf reconstruction project at Black Tickle, Labrador. (1988/89 expenditure - \$397,000; project value - \$1.3 million).

Total gross revenues of \$1.4 million in 1988/89 represented a \$201,000 or 17.2% improvement over 1987/88. Harbour dues revenues increased significantly from \$143,000 in 1987/88 to \$231,000 in 1988/89 and now account for 17.2% of the national total for net harbour dues as compared to 11.7% in 1987/88. Net collections of \$139,000 at Come By Chance

were a major contributor to this growth. The Come By Chance oil refinery was fully operational in 1988/89 which resulted in a significant volume of vessel traffic.

Gross wharfage revenues totalled \$669,347, an improvement of \$153,000 or 18.9% over 1987/88. Major revenue producing ports were Stephenville, Corner Brook, Long Pond Manuels, Goose Bay, Argentia and Botwood with wharfage revenues accounting for 82.7% of the total wharfage collections. Petroleum products represent the most important commodity (i.e., in terms of revenue generation) handled in the Region during the year which, together with general cargo, (i.e., goods not otherwise specified) and newsprint, accounted for 70% of total wharfage revenue during the year. An additional 22% was accounted for by, in order of importance, containers, salt, scrap metals, cement, grain products and ores.

The Harbours and Ports Directorate in Newfoundland was front and centre in 1988/89 in capitalizing on the opportunities presented by the closure of the Newfoundland railway. A solid foundation has been laid for continued growth and development well into the 1990s as marine transportation and related activities gain in prominence and importance.

2. MARITIMES Region administered public harbours and port facilities at over 200 sites. Four major wharf reconstruction projects were completed in the Maritimes Region during the 1988/89 fiscal year.

The wharf at Annapolis Royal, N.S. was completely replaced with a new \$1.5 million sheet steel wharf, which will effectively re-open the port to commercial traffic. The previous wharf was a very old structure and was not able to support commercial traffic.

Pugwash, N.S. is the site of a major facility for the export of salt. The Pugwash wharf required major rehabilitation to meet the requirements of clients using the facility. A new west berth was constructed; the south berth was improved, and the lighting system and access roads were improved at a cost of \$2.6 million.

Also completed was a project to rehabilitate the wharf at East Ferry, N.S. This facility is used primarily by one of the intra-provincial ferries run by the Province of Nova Scotia. The project, which cost approximately \$1.3 million, was cost-shared with the Province of Nova Scotia on a 50/50 basis.



The wharf at Shelburne, N.S. was repaired and upgraded to meet the requirements of those using the facility. This \$1.1 million project also extended the remaining useful life of the structure from 13 to 25 years.

The Maritimes Region generated revenues totalling \$3.3 million during the 1988/89 fiscal year. Over two million dollars of this revenue was generated by wharfage charges, with products such as ore concentrate, petroleum products, woodpulp, newsprint and salt being the major contributors.

3. LAURENTIAN Region administered public harbours and port facilities at approximately 80 sites. The 1988/89 capital program in the Region amounted to \$6.3 million. These funds were used to carry out the following activities:
  - \$4 million were used for the reconstruction of the St-Augustin wharf. The total estimated cost of this project is \$7.4 million and 60% of the work has been done.
  - The Matane storage area project was fully completed. Total estimated cost of \$3.9 million.
  - Design work continued or was commenced for six major future projects:
    1. Paspébiac - Reconstruction of wharf:  
total estimated cost of \$6.9 million.
    2. Baie-Comeau - Redevelopment of harbour:  
total estimated cost of \$25.9 million.
    3. Harrington Harbour - Reconstruction of wharf:  
total estimated cost of \$2.2 million.
    4. Tête-à-la-Baleine - Reconstruction of wharf:  
total estimated cost of \$5.2 million.
    5. Les Méchins - Reconstruction of wharf:  
total estimated cost of \$8.8 million.
    6. St-Ignace-de-Loyola - Reconstruction of wharf:  
total estimated cost of \$4.1 million.
  - Seven minor capital projects including a particularly important one for the Region, namely the revision of the Regional Public Ports Master Plan at a cost of \$250,000.

The Region administered an operations and maintenance budget of \$8.9 million, which included an expenditure of \$1.1 million for dredging at eight ports in the Region, an expenditure of \$6.9 million for maintenance work to keep port facilities in a safe condition and an expenditure of \$918,000 for various studies and inspections.

In 1988/89, total revenues amounted to \$2.2 million. The main commodities shipped through ports in the Region were forest products, petroleum products and ore concentrates. Of this total, forest products accounted for 603,926 tonnes, petroleum products 478,228 tonnes, ore concentrates 296,365 tonnes and other commodities 319,026 tonnes.

4. CENTRAL Region provides for the management, maintenance, and development of 55 sites in Ontario and 2 in Manitoba.

Total revenue realized for 1988/89 was \$2.3 million, up 24% from 1987/88. Revenues at Goderich, Port Stanley and Sarnia account for over 60% of the total Regional revenues.

Principal commodities handled by the Region were salt, ores, petroleum products, and grains.

A major capital program focussed on three projects. The \$17.5 million harbour expansion at Goderich was completed within budget. Repairs and restoration of the Crawford Dock in Kingston Ontario was completed in 1988/89 at a total cost of \$909,000. Preliminary designs for modification of the Pelee Island/Mainland Ferry Facilities ports were submitted by Public Works Canada for consideration by Harbours and Ports and provincial government representatives.

Major dredging projects carried out included Port Stanley (project completed at total cost of \$841,000) and Toronto Keating channel (1988/89 expenditure of \$348,000, ongoing).

Substantial repairs to the main harbour breakwater were carried out at Thunder Bay as well as reconstruction of Pier 2 at Owen Sound, repairs to breakwaters at Walpole Island and float improvements to ports in the James Bay area for a total expense of \$1.3 million.

5. WESTERN Region administers public harbours and port facilities at 142 sites across British Columbia, Alberta, Saskatchewan, and the Northwest Territories. The scale of facilities ranges from the largest revenue producing public harbour in Canada, Victoria Harbour with total 1988/89 revenues of \$1.2 million, to isolated communities where the sole means of access is the Transport Canada wharf.

Victoria Harbour remains the busiest and most unique of Western Region's ports. Over 1 million passengers on 4 regularly scheduled marine carriers embarked or disembarked at Victoria Harbour in 1988/89. In addition to this activity, over 20,000 recreational vessel movements occurred within the harbour limits co-existing with approximately 60 daily helicopter and float plane movements. Kitimat, Crofton, Powell River and Campbell River are among other important public harbours in the Region.

Expenditures for repairs and upkeep of region-wide port facilities totalled \$4.4 million in 1988/89 with most of the 77 projects averaging \$50,000. The largest project undertaken was the improvement to the Middle Point Barge Terminal site at Campbell River, B.C. to accommodate increasing levels of traffic and a greater variety of vessels at a cost of \$440,945.

The major commodity handled at Western Region public port facilities is petroleum products. As well, a major use of the facilities remains the resupply of goods and food stuffs to isolated and semi-isolated communities.

Western Region has also, through agreements with the Districts of Kitimat and Stewart respectively, contributed money and time towards the study of future port development which could enhance socio-economic activity in these communities. Similar studies, wholly funded by Western Region, were also conducted in Port Hardy, Campbell River, and Coal Harbour.

A major study was initiated in 1988/89 to provide a profile of marine transportation systems in Western Canada. The Port Master Plan will also forecast future activity and develop a long-term public port strategy to the year 2008. Completion of this study is scheduled for January 1990.

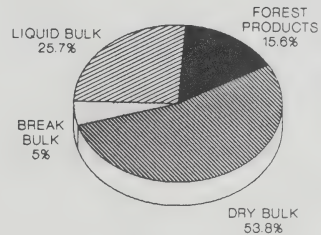
### CHAPTER III - COMMODITY AND TONNAGE INFORMATION\*

#### A. COMMODITIES HANDLED AT PUBLIC PORTS

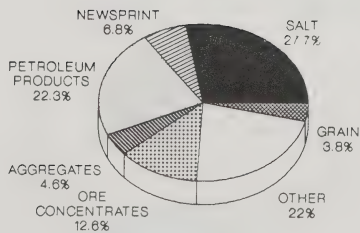
Harbours and Ports public port facilities handled 8.47 million tonnes of cargo valued in excess of \$2 billion in 1988, up 2.0% from 1987 tonnage.

**FIGURE 1**  
**MAJOR COMMODITIES**  
**BY CATEGORY**

Dry bulk commodities (excluding forest products) accounted for 53.8% of the total tonnage, while liquid bulk, forest products and break-bulk accounted for 25.7%, 15.6% and 5% respectively. (See Figure 1)



**FIGURE 2**  
**MAJOR COMMODITIES**

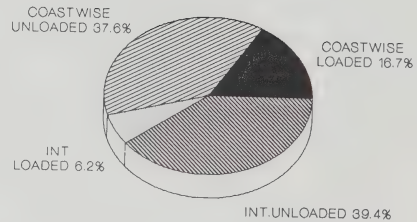


The major commodities handled by public port facilities in 1988 were salt (2.3 million tonnes), petroleum products (1.9 million tonnes), ores and ore concentrates (1.1 million tonnes), newsprint (575 thousand tonnes), aggregates (386 thousand tonnes) and grain (318 thousand tonnes). In comparison with 1987 traffic, 1988 tonnages for salt, ores and newsprint increased by 1.9%, 5.7% and 6.2% respectively, while aggregates, grain and petroleum declined by 8.0%, 7.7% and 2.5% respectively. (See Figure 2)

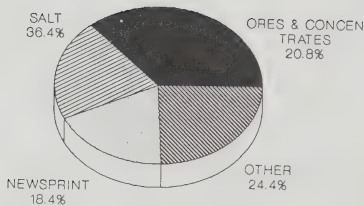
\* Commodity tonnage data are based on calendar year rather than fiscal year and include only cargo handled at public port facilities, not private facilities.

**FIGURE 3**  
**CARGO LOADED / UNLOADED**

Domestic (coastwise) traffic movements accounted for 54.3% of the total 1988 tonnage. Domestic cargo unloaded exceeded loaded cargo by a ratio of 2.26:1. (See Figure 3)



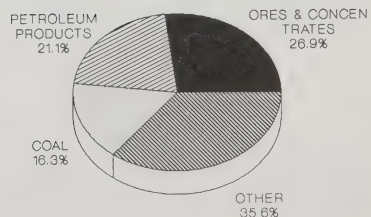
**FIGURE 4**  
**MAJOR EXPORTS**



The 45.8% of total 1988 tonnage shipped internationally over public port facilities included exports of 3.3 million tonnes and imports of 526 thousand tonnes. The estimated total value of these exports and imports was \$1.1 billion and \$183 million respectively. Major exports were salt (1.2 million tonnes), ores and ore concentrates (687 thousand tonnes), and newsprint (608 thousand tonnes). (See Figure 4)

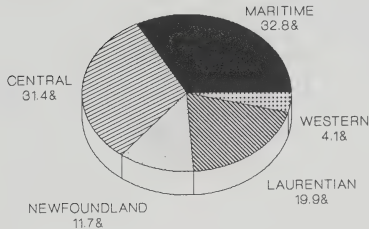
**FIGURE 5**  
**MAJOR IMPORTS**

Major imports were ores and ore concentrates (143 thousand tonnes), petroleum (112 thousand tonnes) and coal (87 thousand tonnes). (See Figure 5)





**FIGURE 6**  
**COMMODITY TRAFFIC ON**  
**A REGIONAL BASIS**



In the context of Canadian Coast Guard Regions, Maritimes Region accounted for 32.8% of the 1988 tonnage at public port facilities followed by Central (31.4%), Laurentian (19.9%), Newfoundland (11.7%) and Western (4.1%).  
(See Figure 6)

Maritimes also led the Regions in terms of international tonnage with 1.5 million tonnes or 39.8% of the total 1988 international cargo. Central Region handled 1.1 million tonnes (29.5%) of international traffic; Laurentian handled 873 thousand tonnes (22.7%) and Newfoundland handled 320 thousand tonnes (8%). There were no international commodity movements in the Western Region. The corresponding total estimated values of the international cargo handled in each Region were: Maritimes - \$658.7 million, Central - \$34.7 million, Laurentian - \$361.4 million, Newfoundland - \$227.9 million. The apparent wide discrepancy between the tonnage and the value of international cargo handled by Central Region is due to the fact that the 1.1 million tonnes handled by Central is almost exclusively comprised of relatively low unit value salt exports.

#### CHAPTER IV - FINANCIAL REVIEW

Total expenditures in 1988/89 are shown below (\$ 000's)

##### Appropriations

Operating and maintenance	\$ 33,926
Capital	<u>38,788</u>
Total expenditures	<u>\$ 72,714</u>
<u>Gross Revenue</u>	\$ 11,102
Commissions, UIC and CPP	\$ 634
Net revenue	<u>\$ 10,468</u>

Gross revenues in 1988/89 for the program were \$11,102,458 which represent 32.7% of non-capital expenditures and 15.3% of total expenditures. Under the terms of the Public Harbours and Port Facilities Act, Wharfingers and Harbour Masters receive a set commission rate on tariff revenues collected from their respective ports. The remaining funds are then paid into the Consolidated Revenue Fund of Canada.

In 1988/89, 217 fee-of-office appointees represented Transport Canada at its public ports. Commission payments to appointees ranged from nil up to \$55,581 depending upon the level of traffic at the port and the activity of the appointee. For those appointees receiving commissions, the average annual commission paid was \$2,923. Appreciation must be expressed to all appointees who provided sound port administration to the benefit of their community.

Of the 576 sites identified within the program, 35 accounted for revenues of \$8,983,655 or 80.9% of the gross revenues. Port-specific revenues provide a good indicator of the level of commercial activity at a port. They understate the level of total port activity, however, as many ports have larger volumes of smaller craft (e.g. fishing vessels) that use facilities but pay minimal fees.

## CHAPTER V - FINANCIAL STATEMENTS AND ACCOUNTING CONVENTIONS

### A. LISTING OF FINANCIAL STATEMENTS

Schedule 1	Summary of sites, expenditures and revenues by province (1988/89)
Schedule 2.A	Consolidated statement of gross revenues; 1981/82 to 1988/89
Schedule 2.B	Consolidated statement of gross revenue by major type
Schedule 3	Statement of remissions for 1988/89
Schedule 4	Summary of port operations for major revenue-generating ports
Schedule 5	Revenues and Expenditures by Port - 1988/89

### B. ACCOUNTING CONVENTIONS

In 1988/89, Transport Canada received revenue or made expenditures at approximately one half of its 576 sites. In some cases these sites consist of only a proclaimed harbour without shore facilities or simply a land interest. Port infrastructure exists at 326 sites.

All 1988/89 expenditures are reported on a modified cash basis consistent with the "Public Accounts" presentation. Specifically excluded are depreciation expenses, accommodation provided by Public Works Canada, common services provided by Supply and Services Canada and grants-in-lieu of taxes paid by Public Works Canada.

Reconciliation of Public Accounts to direct expenditure activity at public harbours and port facilities is shown below:

	Operations and Maintenance ((\$000's))	Capital ((\$000's))
Public wharves and harbours activity as per Public Accounts	\$33,926	\$38,788
Non-distributed costs*	(1,296)	
Public harbours and port facilities (administered by Transport Canada)	<u>\$32,630</u>	<u>\$38,788</u>

- \* Non-distributed costs consist of employee benefit plans, research and development expenses and direct cost allocation.

Schedule 4 provides a "Summary of Port Operations for Major Revenue-Generating Ports." The top 35 revenue-generating ports were selected for illustrative purposes only. These 35 ports account for 80.9% of gross revenues.

Schedule 5 provides "Revenues and Expenditures by Port". The ports chosen are representative of their respective provinces and include the larger revenue-generating ports. Applied against these revenues are charges for all identified operating expenditures as well as commissions. Each port was then allocated a portion of headquarters and regional office administrative costs as follows:

- Administrative expenses from headquarters were split evenly among the five regions.
- Within each region all administrative and indirect expenses, down to the area manager level, are considered regional overhead.

- This amount was then distributed evenly among the sites in the region.
- Where site-specific costs were known, the overhead was adjusted accordingly.

In Schedule 5, the following definitions and accounting conventions apply:

1. Total revenue - revenue from all sources including harbour dues, wharfage, berthage, storage, licences, leases, recoveries and other.
2. Commissions - fees paid to Harbour Masters and Wharfingers, including Canada Pension Plan/Unemployment Insurance Commission.
3. Operating and maintenance - all port maintenance project expenditures including operations and maintenance dredging.
4. Applied overheads - regional and headquarters expenses allocated in equal proportions to all sites.
5. Total expenditures - all expenditures listed above.
6. Operating income - total revenue minus commissions, operating and maintenance and other expenditures.
7. Capital - all capital project expenditures including major capital, minor capital and capital dredging.



SCHEDULE 1

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES  
SUMMARY OF SITES, EXPENDITURES AND REVENUES BY PROVINCE (1988/89)

	<u>Total Sites</u>	<u>Total Operations and Maintenance Expenditure</u>	<u>Total Capital Expenditure</u>	<u>Gross Revenues</u>
		(\$000)	(\$000)	(\$000)
Newfoundland	65	3,240	13,446	1,369
Nova Scotia	146	3,149	4,011	943
Prince Edward Island	33	884	4,404	461
New Brunswick	49	1,481	6,020	1,649
Quebec	82	9,416	9,081	2,323
Ontario	55	4,576	1,648	2,297
Manitoba	2	1	0	3
Saskatchewan	4	0	0	0
Alberta	3	5	0	75
British Columbia	110	4,490	161	1,955
Northwest Territories	27	56	0	27
	<u>576*</u>	<u>27,298**</u>	<u>38,771***</u>	<u>11,102</u>

\* Shore infrastructure is found at 326 sites

\*\* Includes commissions of \$634K paid to Harbour Masters and Wharfingers. Excludes headquarters and regional administration costs of \$5,332.

\*\*\* Does not include headquarters' minor capital expenditures of \$17K.

SCHEDULE 2

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES  
CONSOLIDATED STATEMENT OF GROSS REVENUES

A. GROSS REVENUES - 1981/82 TO 1988/89 (000's)

<u>Fiscal Year</u>	<u>Gross Revenues</u>	<u>% Change Over Previous Year</u>
1981/82	6,047	0.5
1982/83	6,595	9.1
1983/84	7,605	15.3
1984/85	7,350	- 3.3
1985/86	7,279	- 1.0
1986/87	9,960	36.8
1987/88	10,496	5.4
1988/89	11,102	5.8

B. GROSS REVENUE BY MAJOR TYPE (\$000's)

<u>Type of Revenue</u>	<u>1988/89</u>	<u>1987/88</u>	<u>% Change Over Previous Yr.</u>	<u>1988/89 Distribution</u>	<u>1987/88 Distribution</u>
Wharfage	5,563	5,119	8.7	50.1%	48.9%
Storage	266	322	-17.4	2.4%	3.1%
Berthage	1,371	1,386	- 1.1	12.4%	13.2%
Harbour dues	1,356	1,140	18.9	12.2%	10.9%
Rentals & permits	2,094	1,738	20.5	18.9%	16.4%
Other	452	791	-42.9	4.0%	7.5%
	<u>11,102</u>	<u>10,496</u>		<u>100%</u>	<u>100%</u>

SCHEDULE 3

STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1988/89

Section 14(1) of the Public Harbours and Port Facilities Act states that "Subject to any regulation made by the Governor in Council, the Minister may remit any rate, toll, fee or other charge or any interest thereon and may enter into contracts agreeing to the payment of rates, tolls, fees or other charges in place of those imposed or prescribed by the Governor in Council." Subsection (3) states that "a statement of each remission of one thousand dollars or more granted under subsection (1) shall be included in the annual report of the Minister to Parliament."

There were no remissions approved under this Section for 1988/89.

SCHEDULE 4

SUMMARY OF PORT OPERATIONS FOR MAJOR REVENUE-GENERATING PORTS

Port Location and Description	Total Revenue (\$)	Vessel* Movements	Cargo* Throughput (Tonnes)
<u>Victoria, B.C.</u>	1,164,212	3,665**	73,959

Victoria is the leading revenue-generating port for 1988/89. The main deep sea activity is at Ogden Point Pier, which is administered by Transport Canada. The principal commodities handled at Ogden Point are forest products. Within the inner harbour, five Transport Canada wharves and three floats are used by fishing and recreational vessels, and one is used for the unloading of petroleum products.

<u>Goderich, Ont.</u>	1,063,567	118	1,874,742
-----------------------	-----------	-----	-----------

Transport Canada administers six facilities at the port. The principal activities at the port include the handling of grain and salt. This port is also used by commercial fishing vessels and pleasure craft.

\*\* Represents total of all commercial vessel movements, including ferries, barges and some large fishing vessels. Commercial (cargo) movements are 1,189.

\* Figures for commercial vessel movements and cargo throughput are based on calendar year rather than fiscal year and include only cargo handled at public port facilities, not private facilities.

SCHEDULE 4

SUMMARY OF PORT OPERATIONS FOR MAJOR REVENUE-GENERATING PORTS

Port Location and Description	Total Revenue (\$)	Vessel* Movements	Cargo* Throughput (Tonnes)
<u>Dalhousie, N.B.</u>	774,723	88	856,072
<p>Dalhousie is a major port in Atlantic Canada. Transport Canada facilities include the east wharf, west wharf, and ferry wharf. Principal activities are the export of ore concentrates and newsprint, and the import of petroleum products.</p>			
<u>Newcastle, (Miramichi), N.B.</u>	598,759	34	203,704
<p>Transport Canada administers the public wharf at Newcastle. The main commodities handled at this wharf are forest products.</p>			
<u>Baie-Comeau, Que.</u>	460,264	51	176,639
<p>Transport Canada administers the public wharf, spur wharf, and ferry wharf. Main activities at the port include the unloading of gasoline, the loading of forest products, newsprint, peat, grain and aluminum products, and a passenger/vehicle ferry to Matane.</p>			

\* Figures for commercial vessel movements and cargo throughput are based on calendar year rather than fiscal year and include only cargo handled at public port facilities, not private facilities.



SCHEDULE 4

SUMMARY OF PORT OPERATIONS FOR MAJOR REVENUE-GENERATING PORTS

Port Location and Description	Total Revenue (\$)	Vessel* Movements	Cargo* Throughput (Tonnes)
<u>Sault Ste. Marie, Ont.</u>	429,180	42	234,294
Transport Canada administers the public wharf. Principal activities at the port are the handling of iron ore concentrates, salt, gasoline, fuel oil, coal, coke, peat and limestone, and the export of steel products.			
<u>Rimouski, Que.</u>	328,494	156	305,587
Transport Canada administers the public wharf. Main activities at the port are: the handling of fish and petroleum products, and the export of woodpulp and marshalling of general cargo for north shore resupply.			
<u>Gros-Cacouna, Que.</u>	281,194	75	296,718
Transport Canada administers the public wharf. The major commodities handled at the port are lumber products and general cargo.			

\* Figures for commercial vessel movements and cargo throughput are based on calendar year rather than fiscal year and include only cargo handled at public port facilities, not private facilities.

SCHEDULE 4

SUMMARY OF PORT OPERATIONS FOR MAJOR REVENUE-GENERATING PORTS

Port Location and Description	Total Revenue (\$)	Vessel* Movements	Cargo* Throughput (Tonnes)
<u>Stephenville, Nfld.</u>	230,262	N/A	175,417
Transport Canada's facilities consist of a public wharf which is primarily used by Abitibi Price Inc. for the import of petroleum products and export of newsprint. The facilities are also used extensively by local fishermen.			
<u>Corner Brook, Nfld.</u>	229,158	132	99,238
Transport Canada administers the public wharf and a public shed. The main cargoes handled at the port are asbestos, salt and fish products.			
<u>Gaspé (Sandy Beach), Que.</u>	221,270	40	260,856
Transport Canada administers the public wharf. Main activities at the port are the export of sulphuric acid, woodpulp and fish, and the import of copper concentrates and petroleum products.			

\* Figures for commercial vessel movements and cargo throughput are based on calendar year rather than fiscal year and include only cargo handled at public port facilities, not private facilities.

SCHEDULE 4

SUMMARY OF PORT OPERATIONS FOR MAJOR REVENUE-GENERATING PORTS

Port Location and Description	Total Revenue (\$)	Vessel* Movements	Cargo* Throughput (Tonnes)
<u>Port Stanley, Ont.</u>	209,783	161	235,326
Transport Canada administers two public piers and the harbour breakwaters. Principal commodities handled at the port are grain, fertilizer, cement, coal, asphalt mixtures and liquid calcium chloride.			
<u>Sydney, N.S.</u>	206,227	63	118,642
Principal activities at the port are the import of iron ore and fuel oil, and the export of coal, coke, pitch and steel products.			
<u>Charlottetown, P.E.I.</u>	204,963	162	397,335
Charlottetown is the principal port in P.E.I. Major activities at the port are the handling of aggregates, petroleum products (inbound) and general cargo such as canned milk and root crops (outbound).			

\* Figures for commercial vessel movements and cargo throughput are based on calendar year rather than fiscal year and include only cargo handled at public port facilities, not private facilities.

SCHEDULE 4

SUMMARY OF PORT OPERATIONS FOR MAJOR REVENUE-GENERATING PORTS

Port Location and Description	Total Revenue (\$)	Vessel* Movements	Cargo* Throughput (Tonnes)
<u>Chatham (Miramichi), N.B.</u>	193,627	38	38,369
<p>Transport Canada administers two public wharves at Chatham, the East and West wharves. The main activity at Chatham East is the loading of woodpulp, while the traffic at Chatham West is limited to fishing.</p>			
<u>Sorel, Que.</u>	192,674	15	52,118
<p>Transport Canada administers the public wharf. Main activities at the port include the handling of grains, ore and merchandise by local industry. The wharf is also used by the Coast Guard for operational and marine services.</p>			
<u>Kitimat, B.C.</u>	147,589	N/A	0
<p>Transport Canada does not administer any facilities at this port. Revenues are derived from harbour dues. The major industries within the harbour are an aluminum smelter, a pulp and paper mill, a sawmill and a methanol plant.</p>			

\* Figures for commercial vessel movements and cargo throughput are based on calendar year rather than fiscal year and include only cargo handled at public port facilities, not private facilities.

SCHEDULE 4

SUMMARY OF PORT OPERATIONS FOR MAJOR REVENUE-GENERATING PORTS

Port Location and Description	Total Revenue (\$)	Vessel* Movements	Cargo* Throughput (Tonnes)
<u>Goose Bay, Labrador</u>	145,829	141	188,713
<p>Transport Canada administers the two public wharves. Principal activities at the port are the handling of oil products, Marine Atlantic RO-RO and container traffic and transshipment of freight to northern Labrador.</p>			
<u>Come By Chance, Nfld.</u>	145,446	N/A	0
<p>The principal activity at Come By Chance harbour is the handling of petroleum products, due to the reactivation of a local refinery. All of the port's revenue is derived from harbour dues.</p>			
<u>Cap-aux-Meules, Que.</u>	134,097	945	92,568
<p>Transport Canada administers the public wharf at Cap-aux-Meules (Iles-de-la-Madeleine). Main activities at the port are the unloading of sand, stone and gravel, petroleum and general cargo, and the export of processed fish.</p>			

\* Figures for commercial vessel movements and cargo throughput are based on calendar year rather than fiscal year and include only cargo handled at public port facilities, not private facilities.



SCHEDULE 4

SUMMARY OF PORT OPERATIONS FOR MAJOR REVENUE-GENERATING PORTS

Port Location and Description	Total Revenue (\$)	Vessel* Movements	Cargo* Throughput (Tonnes)
<u>Sarnia, Ont.</u>	133,129	36	0
Transport Canada administers two public facilities, the Winter Haven Wharf and the government dock. The main activities at the port are the export of petroleum products, the handling of grain and the unloading of limestone, sand and gravel.			
<u>Mulgrave, N.S.</u>	130,834	319	244,884
Transport Canada administers the marginal wharf. The principal activity at the port is the handling of general cargo, salt, coal, and fish.			
<u>Pugwash, N.S.</u>	124,380	81	256,545
Facilities at the port include the Transport Canada public wharf. The major commodities handled at the port include: outbound salt, distribution poles (imported), and outbound pulpwood and fish.			

\* Figures for commercial vessel movements and cargo throughput are based on calendar year rather than fiscal year and include only cargo handled at public port facilities, not private facilities.

SCHEDULE 4

SUMMARY OF PORT OPERATIONS FOR MAJOR REVENUE-GENERATING PORTS

Port Location and Description	Total Revenue (\$)	Vessel* Movements	Cargo* Throughput (Tonnes)
<u>Summerside, P.E.I.</u>	121,029	732	397,335
Summerside is the leading port in P.E.I for potato exporting. Transport Canada administers the port where three wharves are located - the Railway Wharf (general purpose), Holman Wharf and Queen's Wharf. Major commodities handled are potatoes, aggregates, coal, potash, and fertilizer.			
<u>Prince Rupert, B.C.</u>	119,285	N/A	0
Transport Canada leases out the international ferry terminal between Canada and Alaska.			
<u>Pointe-au-Pic, Que.</u>	117,292	16	40,050
Transport Canada administers the wharf at Pointe-au-Pic. Main commodities handled at this wharf are lumber and newsprint.			

\* Figures for commercial vessel movements and cargo throughput are based on calendar year rather than fiscal year and include only cargo handled at public port facilities, not private facilities.

SCHEDULE 4

SUMMARY OF PORT OPERATIONS FOR MAJOR REVENUE-GENERATING PORTS

Port Location and Description	Total Revenue (\$)	Vessel* Movements	Cargo* Throughput (Tonnes)
<u>Crofton, B.C.</u>	117,171	N/A	0
Crofton is a proclaimed public harbour at which Transport Canada does not administer any facilities. Revenues are derived from harbour dues. Logs and pulpwood account for 70% of the commodity volume handled in the harbour at Crofton. Other products that are loaded and unloaded at the harbour include lumber, woodpulp, newsprint, and fuel oil. A ferry service also operates out of the port.			
<u>Long Pond Manuels, Nfld.</u>	109,514	55	167,464
Transport Canada administers the public wharf and breakwaters. Major commodities handled at the port include talc, petroleum products, grain and salt.			
<u>Cornwall, Ont.</u>	105,572	28	87,038
Transport Canada administers the public wharf. The principal activities at the port are the unloading of fuel oil, the import of inorganic chemicals and the export of forest products.			

\* Figures for commercial vessel movements and cargo throughput are based on calendar year rather than fiscal year and include only cargo handled at public port facilities, not private facilities.

SCHEDULE 4

SUMMARY OF PORT OPERATIONS FOR MAJOR REVENUE-GENERATING PORTS

Port Location and Description	Total Revenue (\$)	Vessel* Movements	Cargo* Throughput (Tonnes)
<u>Pictou, N.S.</u>	96,471	15	0
Transport Canada administers four facilities at the port. The main activity is the loading of woodpulp and aggregates. The port is also used for wintering ferry vessels.			
<u>Mont-Louis, Que.</u>	93,629	13	125,915
Transport Canada administers two wharves at this site. Principal activities at the port are the import of ores and ore concentrates and the handling of petroleum products, fish and general cargo.			
<u>Shelburne, N.S.</u>	90,680	389	51,342
Transport Canada administers the wharf at Shelburne. The principal activities at the port include the handling of petroleum products and salt.			
<u>Kingsville, Ont.</u>	90,036	190	106,655
Transport Canada administers the ferry wharf. The main activities at the port are transport of passengers, general cargo and aggregates.			

\* Figures for commercial vessel movements and cargo throughput are based on calendar year rather than fiscal year and include only cargo handled at public port facilities, not private facilities.

SCHEDULE 4

SUMMARY OF PORT OPERATIONS FOR MAJOR REVENUE-GENERATING PORTS

Port Location and Description	Total Revenue (\$)	Vessel* Movements	Cargo* Throughput (Tonnes)
<u>Botwood, Nfld.</u>	89,067	17	83,230
Transport Canada administers the two public wharves. The principal commodities are gasoline and other petroleum products as well as salt, fish, scrap metals and general cargo.			
<u>Georgetown, P.E.I.</u>	84,148	42	46,270
Transport Canada administers the wharf at Georgetown. Main commodities handled are aggregates and petroleum products.			

\* Figures for commercial vessel movements and cargo throughput are based on calendar year rather than fiscal year and include only cargo handled at public port facilities, not private facilities.



SCHEDULE 5

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

NEWFOUNDLAND REGION

REVENUES AND EXPENDITURES BY PORT, 1988-1989

PORT LOCATION	TOTAL REVENUE	COM- MISSIONS	*O&M	**APPLIED OVERHEADS	TOTAL EXPENDI- TURES	OPERATING INCOME	CAPITAL
<b>Newfoundland</b>							
Argentia	60,725	4,404	109,328	8,043	121,775	(61,050)	360,223
Botwood	89,067	9,725	32,288	8,043	50,056	39,011	0
Come By Chance	145,446	6,002	0	8,043	14,045	131,401	0
Corner Brook	229,158	15,238	15,720	8,043	39,001	190,157	6,350,261
Long Pond							
Manuels	109,514	7,985	181,094	8,043	197,122	(87,608)	3,161,288
Postville	2,042	889	0	8,043	8,932	(6,890)	0
Stephenville	230,262	15,459	238,922	8,043	262,424	(32,162)	0
St. Anthony	6,262	1,465	174,619	8,043	184,127	(177,865)	0
St. Lawrence	271	163	45,628	8,043	53,834	(53,563)	0
<b>Labrador</b>							
Black Tickle	3,073	1,016	0	8,043	9,059	(5,986)	397,485
Charlottetown	5,021	2,243	0	8,043	10,286	(5,265)	59,998
Goose Bay	145,829	14	229,509	8,043	237,566	(91,707)	1,325,727
Nain	2,906	1,059	154,810	8,043	163,912	(161,006)	0
<b>SUBTOTAL</b>	<b>1,029,576</b>	<b>65,662</b>	<b>1,181,918</b>	<b>104,559</b>	<b>1,352,139</b>	<b>(322,533)</b>	<b>11,654,982</b>
<b>52 Remaining Sites</b>							
	<u>338,946</u>	<u>58,718</u>	<u>1,933,318</u>	<u>418,274</u>	<u>2,410,310</u>	<u>(2,071,364)</u>	<u>1,791,307</u>
<b>TOTAL</b>	<u><b>1,368,522</b></u>	<u><b>124,380</b></u>	<u><b>3,115,236</b></u>	<u><b>522,833</b></u>	<u><b>3,762,449</b></u>	<u><b>(2,393,897)</b></u>	<u><b>13,446,289</b></u>

\* Represents O&M work at specific sites done by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

SCHEDULE 5

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

MARITIMES REGION

REVENUES AND EXPENDITURES BY PORT, 1988-1989

<u>PORT LOCATION</u>	<u>TOTAL REVENUE</u>	<u>COM- MISSIONS</u>	<u>*O&amp;M</u>	<u>**APPLIED OVERHEADS</u>	<u>TOTAL EXPENDI- TURES</u>	<u>OPERATING INCOME</u>	<u>CAPITAL</u>
<b>Prince Edward Island</b>							
Charlottetown	204,963	0	82,747	5,566	88,313	116,650)	0
Georgetown	84,148	6,768	106,546	5,566	118,880	(34,732)	77,410
Souris	35,484	3,896	71,200	5,566	80,662	(45,178)	4,121,571
Summerside	121,029	8,970	151,590	5,566	166,126	(45,097)	92,664
<b>New Brunswick</b>							
Bayside/ Sand Point	54,462	6,208	594	5,566	12,368	42,094	5,754,404
Chatham	193,627	0	76,889	5,566	82,455	111,172	0
Dalhousie	774,723	19,185	292,385	5,566	317,136	457,587	0
Newcastle	598,759	0	34,117	5,566	39,683	559,076	0
North Head	54,402	3,377	26,844	5,566	35,787	18,615	0
<b>Nova Scotia</b>							
Hantsport	36,919	5,110	56,819	5,566	67,495	(30,576)	0
Mulgrave	130,834	0	37,170	5,566	42,736	88,098	0
North Sydney	28,807	4,399	22,855	5,566	32,820	(4,013)	25,811
Pictou	96,471	5,545	386,394	5,566	397,505	(301,034)	23,547
Port Hawkesbury	52,873	0	0	5,566	5,566	47,307	5,871
Pugwash	124,380	9,072	20,213	5,566	34,851	89,529	1,468,267
Shelburne	90,680	8,860	493,705	5,566	508,131	(417,451)	270,225
Sydney	206,227	20,262	74,308	5,566	100,136	106,091	0
Yarmouth	48,924	0	311,738	5,566	317,304	(268,380)	41,763
<b>Quebec</b>							
Cap-aux-Meules	134,097	23	208,946	5,566	214,535	(80,438)	2,642,584
<b>SUBTOTAL</b>	<b>3,071,809</b>	<b>101,675</b>	<b>2,455,060</b>	<b>105,754</b>	<b>2,662,489</b>	<b>409,320</b>	<b>14,524,117</b>
<b>209 Remaining Sites</b>							
	205,674	12,678	3,312,494	1,163,248	4,488,420	(4,282,746)	2,662,099
<b>TOTAL</b>	<b>3,277,483</b>	<b>114,353</b>	<b>5,767,554</b>	<b>1,269,002</b>	<b>7,150,909</b>	<b>(3,873,426)</b>	<b>17,186,216</b>

\* Represents O&M work at specific sites done by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

SCHEDULE 5

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

LAURENTIAN REGION

REVENUES AND EXPENDITURES BY PORT, 1988-1989

<u>PORT LOCATION</u>	<u>TOTAL REVENUE</u>	<u>COM- MISSIONS</u>	<u>*O&amp;M</u>	<u>**APPLIED OVERHEADS</u>	<u>TOTAL EXPENDI- TURES</u>	<u>OPERATING INCOME</u>	<u>CAPITAL</u>
<b>Quebec</b>							
Baie-Comeau	460,264	20,983	128,126	13,706	162,815	297,449	363,002
Blanc-Sablon	18,169	2,982	15,417	13,706	32,105	(13,936)	0
Chandler	72,746	7,430	329,702	13,706	350,838	(278,092)	0
Gaspé	221,270	15,376	138,782	13,706	167,864	53,406	225,217
Gros-Cacouna	281,194	16,260	76,374	13,706	106,340	174,854	204,581
Matane	49,603	5,132	0	13,706	18,838	30,765	832,948
Mont-Louis	93,629	7,397	18,896	13,706	39,999	53,630	0
Pointe-au-Pic	117,292	4,034	83,373	13,706	101,113	16,179	0
Rimouski	328,494	19,891	498,614	13,706	532,211	(203,717)	0
Sorel	192,674	15,722	2,012	13,706	16,973	175,701	0
St-Simeon	4,890	1,255	1,377,298	13,706	1,391,004	(1,386,114)	0
<b>Northwest Territories</b>							
Nanisivik	8,775	2,052	18,227	13,706	33,985	(25,210)	0
<b>SUBTOTAL</b>	<b>1,849,000</b>	<b>118,514</b>	<b>2,686,821</b>	<b>164,472</b>	<b>2,954,085</b>	<b>(1,105,085)</b>	<b>1,625,748</b>
<b>70 Remaining Sites</b>							
	<u>333,713</u>	<u>43,535</u>	<u>6,219,638</u>	<u>959,448</u>	<u>7,222,621</u>	<u>(6,888,908)</u>	<u>4,702,958</u>
<b>TOTAL</b>	<u><b>2,182,713</b></u>	<u><b>162,049</b></u>	<u><b>8,906,459</b></u>	<u><b>1,123,920</b></u>	<u><b>10,176,706</b></u>	<u><b>(7,993,993)</b></u>	<u><b>6,328,706</b></u>

\* Represents O&M work at specific sites done by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

SCHEDULE 5

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

CENTRAL REGION

REVENUES AND EXPENDITURES BY PORT, 1988-1989

<u>PORT LOCATION</u>	<u>TOTAL REVENUE</u>	<u>COM- MISSIONS</u>	<u>*O&amp;M</u>	<u>**APPLIED OVERHEADS</u>	<u>TOTAL EXPENDI- TURES</u>	<u>OPERATING INCOME</u>	<u>CAPITAL</u>
<b>Ontario</b>							
Collingwood	9,163	2,343	2,059	9,214	13,616	(4,453)	0
Cornwall	105,672	5,968	67,687	9,214	82,869	22,803	10,286
Goderich	1,063,567	55,581	379,509	9,214	444,304	619,263	93,915
Kingston	40,633	1,779	4,950	9,214	15,943	24,690	527,014
Kingsville	90,036	6,309	210,718	9,214	226,241	(136,205)	519,786
Leamington	13,063	1,750	242,491	9,214	253,455	(240,392)	200,507
Owen Sound	25,732	3,591	286,405	9,214	299,210	(273,478)	0
Parry Sound	53,778	4,667	32,313	9,214	46,194	7,584	0
Port Stanley	209,783	10,558	163,953	9,214	183,725	26,058	0
Sarnia	133,129	10,791	482,902	9,214	502,907	(369,778)	0
Sault Ste Marie	429,180	31,332	18,732	9,214	59,278	369,902	0
<b>Manitoba</b>							
Selkirk	<u>3,689</u>	<u>952</u>	<u>0</u>	<u>9,214</u>	<u>10,166</u>	<u>(6,477)</u>	<u>0</u>
<b>SUBTOTAL</b>	<b>2,177,425</b>	<b>135,621</b>	<b>1,891,719</b>	<b>110,568</b>	<b>2,137,908</b>	<b>39,517</b>	<b>1,351,508</b>
<b>45 Remaining Sites</b>							
	<u>123,094</u>	<u>10,060</u>	<u>2,539,719</u>	<u>396,219</u>	<u>2,945,998</u>	<u>(2,822,904)</u>	<u>296,825</u>
<b>TOTAL</b>	<u><b>2,300,519</b></u>	<u><b>145,681</b></u>	<u><b>4,431,438</b></u>	<u><b>506,787</b></u>	<u><b>5,083,906</b></u>	<u><b>(2,783,387)</b></u>	<u><b>1,648,333</b></u>

\* Represents O&M work at specific sites done by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

SCHEDULE 5

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

WESTERN REGION

REVENUES AND EXPENDITURES BY PORT, 1988-1989

<u>PORT LOCATION</u>	<u>TOTAL REVENUE</u>	<u>COM- MISSIONS</u>	<u>*O&amp;M</u>	<u>**APPLIED OVERHEADS</u>	<u>TOTAL EXPENDI- TURES</u>	<u>OPERATING INCOME</u>	<u>CAPITAL</u>
<b>British Columbia</b>							
Campbell River	62,142	5,415	440,945	5,781	452,141	(389,999)	0
Chemainus	28,971	6,073	950	5,781	12,804	16,167	166
Crofton	117,171	8,788	0	5,781	14,569	102,602	0
Esquimalt	35,221	390	0	5,781	6,171	29,050	0
Gold River	23,644	4,941	0	5,781	10,722	12,922	0
Kitimat	147,589	11,680	0	5,781	17,461	130,128	0
Port Hardy	41,943	5,967	4,933	5,781	16,681	25,262)	46,254
Powell River	57,647	7,960	77,213	5,781	90,954	(33,307)	643
Prince Rupert	119,285	0	36,607	5,781	42,388	76,897	0
Victoria	1,164,212	11,099	789,523	5,781	806,403	357,809	40,424
<b>Alberta</b>							
Fort Chipewyan	75	0	4,753	5,781	10,534	(10,459)	0
<b>Northwest Territories</b>							
Norman Wells	<u>18,193</u>	<u>0</u>	<u>35,764</u>	<u>5,781</u>	<u>41,545</u>	<u>(23,352)</u>	<u>0</u>
<b>SUBTOTAL</b>	1,816,093	62,313	1,390,688	69,372	1,522,373	293,720	87,487
<b>130 Remaining Sites</b>							
	<u>157,098</u>	<u>25,570</u>	<u>3,052,190</u>	<u>774,679</u>	<u>3,852,439</u>	<u>(3,695,341)</u>	<u>73,496</u>
<b>TOTAL</b>	<u>1,973,191</u>	<u>87,883</u>	<u>4,442,878</u>	<u>844,051</u>	<u>5,374,812</u>	<u>(3,401,621)</u>	<u>160,983</u>

\* Represents O&M work at specific sites done by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.









ANNEXE 5

PORTS ET INSTALLATIONS DES PORTS PUBLICS

RÉGION DE L'OUEST

RECETTES ET DÉPENSES PAR PORT, 1988-1989

RECETTES D'EXPLOI- TATION	DÉPENSES TOTALES	*FRAIS GÉNÉRAUX	*ENTRETIEN ET EXPLOI- TATION	COM- MISSIONS	RECETTES TOTALES	DU PORT EMPLACEMENT
SATIONS	IMMOBILI-					

Colombie-Britannique

Campbell River	62 142	5 415	440 945	5 781	452 141	(389 999)	0
Chemainus	28 971	6 073	950	5 781	12 804	16 167	166
Crofton	117 171	8 788	0	5 781	14 569	102 602	0
Esquimalt	35 221	390	0	5 781	6 171	29 050	0
Gold River	23 644	4 941	0	5 781	10 722	12 922	0
Kitimat	147 589	11 680	0	5 781	17 461	130 128	0
Port Hardy	41 943	5 967	4 933	5 781	16 681	25 262	46 254
Powell River	57 647	7 960	77 213	5 781	90 954	(33 307)	643
Prince Rupert	119 285	0	36 607	5 781	42 388	76 897	0
Victoria	1 164 212	11 099	789 523	5 781	806 403	357 809	40 424

Alberta

Fort Chipewyan	75	0	4 753	5 781	10 534	(10 459)	0
----------------	----	---	-------	-------	--------	----------	---

Territoires du Nord-Ouest

Norman Wells	18 193	0	35 764	5 781	41 545	(23 352)	0
SOUS-TOTAL	1 816 093	62 313	1 390 688	69 372	1 522 373	293 720	87 487

Emplacements  
restants  
(130)

TOTAL	1 973 191	87 883	4 442 878	844 051	5 374 812	(3 401 621)	160 983
-------	-----------	--------	-----------	---------	-----------	-------------	---------

\* Représente les travaux d'exploitation et d'entretien à des emplacements spécifiques faits par T.P.C. au nom de Transports Canada.

\*\* Les frais généraux d'Ottawa sont répartis également entre tous les emplacements, et le total est basé sur leur nombre par région. Cette rubrique inclut également les dépenses mineures d'exploitation et d'entretien telles que les approvisionnements. Ces dépenses ne sont pas attribuables à un emplacement spécifique.

PORTS ET INSTALLATIONS DES PORTS PUBLICS

RÉGION CENTRALE

RECETTES ET DÉPENSES PAR PORT, 1988-1989

EMPLACEMENT	DU PORT	RECETTES	TOTALES	COM-	MISSIONS	ENTRETIEN	ET EXPLOI-	GENÉRAUX	**FRAIS	DÉPENSES	TOTALES	RECETTES	D'EXPLOI-	TATION	IMMOBILI-	SATIONS
-------------	---------	----------	---------	------	----------	-----------	------------	----------	---------	----------	---------	----------	-----------	--------	-----------	---------

Ontario															
Collingwood	9 163	2 343	2 059	9 214	13 616	(4 453)	0	10 286	93 915	22 803	619 263	24 690	(240 392)	200 507	0
Cornwall	105 672	5 968	67 687	9 214	82 869	(4 453)	0	10 286	93 915	22 803	619 263	24 690	(240 392)	200 507	0
Goderich	1 063 567	55 581	379 509	9 214	444 304	619 263	24 690	(240 392)	200 507	0	0	0	0	0	0
Kingston	40 633	1 779	4 950	9 214	15 943	24 690	519 786	527 014	93 915	22 803	619 263	24 690	(240 392)	200 507	0
Kingsville	90 036	6 309	210 718	9 214	226 241	(136 205)	519 786	527 014	93 915	22 803	619 263	24 690	(240 392)	200 507	0
Leamington	13 063	1 750	242 491	9 214	253 455	(240 392)	519 786	527 014	93 915	22 803	619 263	24 690	(240 392)	200 507	0
Owen Sound	25 732	3 591	286 405	9 214	299 210	(273 478)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parry Sound	53 778	4 667	32 313	9 214	46 194	7 584	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Port Stanley	209 783	10 558	163 953	9 214	183 725	26 058	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sarnia	133 129	10 791	482 902	9 214	502 907	(369 778)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sault Ste Marie	429 180	31 332	18 732	9 214	59 278	369 902	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Manitoba															
Seilkirk	3 689	952	0	9 214	10 166	(6 477)	0	1 351 508	1 351 508	296 825	(2 822 904)	1 648 333	(2 783 387)	1 648 333	0
Sous-TOTAL	2 177 425	135 621	1 891 719	110 568	2 137 908	39 517	1 351 508	1 351 508	296 825	(2 822 904)	1 648 333	(2 783 387)	1 648 333	1 648 333	0
EMPLACEMENTS restants (45)	123 094	10 060	2 539 719	396 219	2 945 998	(2 822 904)	296 825	1 351 508	1 351 508	296 825	(2 822 904)	1 648 333	(2 783 387)	1 648 333	0
TOTAL	2 300 519	145 681	4 431 438	506 787	5 083 906	(2 783 387)	1 648 333	1 648 333	296 825	(2 822 904)	1 648 333	(2 783 387)	1 648 333	1 648 333	0

\* Représente les travaux d'exploitation et d'entretien à des emplacements spécifiques faits par T.P.C. au nom de Transports Canada.

\*\* Les frais généraux d'Ottawa sont répartis également entre tous les emplacements, et le total est basé sur leur nombre par région. Cette rubrique inclut également les dépenses mineures d'exploitation et d'entretien telles que les approvisionnements. Ces dépenses ne sont pas attribuables à un emplacement spécifique.



PORTS ET INSTALLATIONS DES PORTS PUBLICS  
RÉGION DES LAURENTIDES  
RECETTES ET DÉPENSES PAR PORT, 1988-1989

EMPLACEMENT	RECETTES	COM-	*ENTRETIEN	**FRAIS	TOTALES	RECETTES	IMMOBILI-
DU PORT	TOTALES	MISSIONS	ET EXPLOI-	GÉNÉRAUX	DÉPENSES	D'EXPLOI-	SATIONS
			TATION			TATION	

Québec	Baie-ComEAU	460 264	20 983	128 126	13 706	162 815	297 449	363 002
	Blanc-Sablon	18 169	2 982	15 417	13 706	32 105	(13 936)	0
	Chandler	72 746	7 430	329 702	13 706	350 838	(278 092)	0
	Gaspé	221 270	15 376	138 782	13 706	167 864	53 406	225 217
	Gros-Cacouna	281 194	16 260	76 374	13 706	106 340	174 854	204 581
	Matane	49 603	5 132	0	13 706	18 838	30 765	832 948
	Mont-Louis	93 629	7 397	18 896	13 706	39 999	53 630	0
	Pointe-au-Pic	117 292	4 034	83 373	13 706	101 113	16 179	0
	Rimouski	328 494	19 891	498 614	13 706	532 211	(203 717)	0
	Sorel	192 674	15 722	2 012	13 706	16 973	175 701	0
	St-Siméon	4 890	1 255	1 377 298	13 706	1 391 004	(1 386 114)	0

Territoires du Nord-Ouest

Nanisivik	8 775	2 052	18 227	13 706	33 985	(25 210)	0
Sous-TOTAL	1 849 000	118 514	2 686 821	164 472	2 954 085	(1 105 085)	1 625 748
Emplacements restants (70)	333 713	43 535	6 219 638	959 448	7 222 621	(6 888 908)	4 702 958
TOTAL	2 182 713	162 049	8 906 459	1 123 920	10 176 706	(7 993 993)	6 328 706

\* Représente les travaux d'exploitation et d'entretien à des emplacements spécifiques faits par T.P.C., au nom de Transports Canada.

\*\* Les frais généraux d'Ottawa sont répartis également entre tous les emplacements, et le total est basé sur leur nombre par région. Cette rubrique inclut également les dépenses mineures d'exploitation et d'entretien telles que les approvisionnements. Ces dépenses ne sont pas attribuables à un emplacement spécifique.

ANNEXE 5

PORTS ET INSTALLATIONS DES PORTS PUBLICS

RÉGION DES MARITIMES

RECETTES ET DEPENSES PAR PORT, 1988-1989

EMPLACEMENT	RECETTES	COM-	*ENTRETIEN ET EXPLOI-	*FRAIS GÉNÉRAUX	DEPENSES	RECETTES D'EXPLOI-	IMMOBILI-
DU PORT	TOTALES	MISSIONS	TATION	TATION	TOTALES	TATION	SATIONS
Ile-du-Prince-Édouard	Charlottetown	204 963	0	82 747	5 566	88 313	116 650
	Georgetown	84 148	6 768	106 546	5 566	118 880	(34 732)
	Souris	35 484	3 896	71 200	5 566	80 662	(45 178)
	Summerside	121 029	8 970	151 590	5 566	166 126	(45 097)
Nouveau-Brunswick	Bayside/	54 462	6 208	594	5 566	12 368	42 094
	Sand Point	54 462	6 208	594	5 566	12 368	42 094
	Chatham	193 627	0	76 889	5 566	82 455	111 172
	Dalhousie	774 723	19 185	292 385	5 566	317 136	457 587
	Newcastle	598 759	0	34 117	5 566	39 683	559 076
	North Head	54 402	3 377	26 844	5 566	35 787	18 615
Nouvelle-Écosse	Hantsport	36 919	5 110	56 819	5 566	67 495	(30 576)
	MtLgrave	130 834	4 399	37 170	5 566	42 736	88 098
	North Sydney	28 807	4 399	22 855	5 566	32 820	(4 013)
	Pictou	96 471	5 545	386 394	5 566	397 505	(301 034)
	Port	52 873	0	0	5 566	5 566	47 307
	Hawkesbury	124 380	9 072	20 213	5 566	34 851	89 529
	Pugwash	90 680	8 860	493 705	5 566	508 131	(417 451)
	Shelburne	206 227	20 262	74 308	5 566	100 136	106 091
	Sydney	48 924	0	311 738	5 566	317 304	(268 380)
	Yarmouth	52 873	0	0	5 566	5 566	5 871
Québec	Cap-aux-Meules	134 097	23	208 946	5 566	214 535	(80 438)
	Sous-TOTAL	3 071 809	101 675	2 455 060	105 754	2 662 489	409 320
Implacements restants (209)	205 674	12 678	3 312 494	1 163 248	4 488 420	(4 282 746)	2 662 099
TOTAL	3 277 483	114 353	5 767 554	1 269 002	7 150 909	(3 873 426)	17 186 216

\* Représente les travaux d'exploitation et d'entretien à des emplacements spécifiques faits par T.P.C. au nom de Transports Canada.

\*\* Les frais généraux d'Ottawa sont répartis également entre tous les emplacements, et le total est basé sur leur nombre par région. Cette rubrique inclut également les dépenses mineures d'exploitation et d'entretien telles que les approvisionnement. Ces dépenses ne sont pas attribuables à un emplacement spécifique.

ANNEXE 5

PORTS ET INSTALLATIONS DES PORTS PUBLICS  
RÉGION DE TERRE-NEUVE

RECETTES ET DÉPENSES PAR PORT, 1988-1989

EMPLACEMENT	DU PORT	RECETTES	COM-	MISSIONS	TATION	ENTRETIEN	**FRAIS	GÉNÉRAUX	TOTALES	DÉPENSES	RECETTES	D'EXPLOI-	TATION	IMMOBILI-	SATIONS
Terre-Neuve															
Argentia		60 725	4 404	109 328	8 043	121 775	(61 050)	360 223							
Botwood		89 067	9 725	32 288	8 043	50 056	39 011	0							
Come By Chance		145 446	6 002	0	8 043	14 045	131 401	0							
Corner Brook		229 158	15 238	15 720	8 043	39 001	190 157	6 350 261							
Long Pond		109 514	7 985	181 094	8 043	197 122	(87 608)	3 161 288							
Manuels		2 042	889	0	8 043	8 932	(6 890)	0							
Postville		230 262	15 459	238 922	8 043	262 424	(32 162)	0							
Stephenville		6 262	1 465	174 619	8 043	184 127	(177 865)	0							
St. Anthony		271	163	45 628	8 043	53 834	(53 563)	0							
St. Lawrence															
Labrador															
Black Tickle		3 073	1 016	0	8 043	9 059	(5 986)	397 485							
Charlottetown		5 021	2 243	0	8 043	10 286	(5 265)	59 998							
Goose Bay		145 829	14	229 509	8 043	237 566	(91 707)	1 325 727							
Nain		2 906	1 059	154 810	8 043	163 912	(161 006)	0							
SOUS-TOTAL		1 029 576	65 662	1 181 918	104 559	1 352 139	(322 533)	11 654 982							
Emplacements restants (52)		338 946	58 718	1 933 318	418 274	2 410 310	(2 071 364)	1 791 307							
TOTAL		1 368 522	124 380	3 115 236	522 833	3 762 449	(2 393 897)	13 446 289							

\* Représente les travaux d'exploitation et d'entretien à des emplacements spécifiques faits par T.P.C. au nom de Transports Canada.

\*\* Les frais généraux d'Ottawa sont répartis également entre tous les emplacements, et le total est basé sur leur nombre par région. Cette rubrique inclut également les dépenses mineures d'exploitation et d'entretien telles que les approvisionnements. Ces dépenses ne sont pas attribuables à un emplacement spécifique.

ANNEXE 4

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS AUX PRINCIPAUX PORTS FOURNISSANT DES RECETTES

Emplacement et description du port Recettes totales (\$) Mouvements de navire\* Transit de marchandises (en tonnes)\*

Shelburne (N.-B.) 90 680 389 51 342

Transports Canada y administre le quai. La manutention de produits pétroliers et de sel y constitue la principale activité.

Kingsville (Ont.) 90 036 190 106 655

Transports Canada y administre le quai du traversier. Le transbordement de passagers, de marchandises diverses et d'agrégats y constitue la principale activité.

Botwood (T.-N.) 89 067 17 83 230

Transports Canada y administre les deux quais publics. Les principaux produits manutentionnés dans le port sont l'essence et d'autres produits pétroliers, de même que le sel, le poisson, la ferraille et les marchandises diverses.

Georgetown (I.-P.-B.) 84 148 42 46 270

Transports Canada y administre le quai. La manutention d'agrégats et de produits pétroliers constitue la principale activité.

\* Les chiffres touchant les mouvements des navires de commerce et le transit des marchandises sont fondés sur l'année civile plutôt que sur l'année financière et incluent uniquement les marchandises manutentionnées aux installations de port public, à l'exclusion des installations privées.

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS AUX PRINCIPAUX PORTS FOURNISSANT DES RECETTES

Emplacement et description du port      Recettes totales (\$)      Mouvements de navire\*      Transit de marchandises (en tonnes)\*

Cornwall (Ont.)      105 672      28      87 038

Transports Canada y administre le quai public. Le déchargement de mazout, l'importation de produits chimiques inorganiques et l'exportation de produits forestiers constituent les principales activités.

Picton (N.-É.)      96 471      15      0

Transports Canada y administre quatre installations. Le chargement de pâte de bois et d'agrégats y constitue la principale activité. Le port sert également à hiverner des traversiers.

Mont-Louis (Qué.)      93 629      13      125 915

Transports Canada y administre deux quais. L'importation de minerais et de concentrés de minerais et la manutention de produits pétroliers, de poisson et de marchandises diverses y constituent les principales activités.

\* Les chiffres touchant les mouvements des navires de commerce et le transit des marchandises sont fondés sur l'année civile plutôt que sur l'année financière et incluent uniquement les marchandises manutentionnées aux installations de port public, à l'exclusion des installations privées.

ANNEXE 4

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS AUX PRINCIPAUX PORTS FOURNISSANT DES RECETTES

Emplacement et description du port Recettes totales (\$) Mouvements de navires\* Transit de marchandises (en tonnes)\*

Crofton (C.-B.) 117 171 S/O 0

Crofton a été désigné port public, mais Transports Canada n'y administre aucune installation. Les recettes du port de Crofton proviennent des droits de port. Les billots et la pâte de bois représentent 70 % du volume des produits maintentionnés dans le port de Crofton. Les autres produits chargés et déchargés dans le port incluent le bois d'oeuvre, la pâte de bois, le papier journal et le mazout. On exploite également à Crofton, mais hors des limites du port, un service de traversier.

Long Pond Manuels (T.-N.) 109 514 55 167 464

Transports Canada y administre le quai public et les brise-lames. Les principaux produits maintentionnés au port incluent le talc, les produits pétroliers, les céréales et le sel.

\* Les chiffres touchant les mouvements des navires de commerce et le transit des marchandises sont fondés sur l'année civile plutôt que sur l'année financière et incluent uniquement les marchandises maintentionnées aux installations de port public, à l'exclusion des installations privées.



ANNEXE 4

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS AUX PRINCIPAUX PORTS FOURNISSANT DES RECETTES

Emplacement et description du port	Recettes totales (\$)	Mouvements de navire*	Transit de marchandises (en tonnes)*
------------------------------------	-----------------------	-----------------------	--------------------------------------

Summerside (I.-P.-E.)	121 029	732	397 335
-----------------------	---------	-----	---------

Summerside est le principal port d'exportation de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard. Le port, administré par Transports Canada, compte trois quais: le quai ferroviaire (à usage polyvalent); le quai Holman et le quai de la Reine. Les principaux produits manutentionnés sont la pomme de terre, les agrégats, le charbon, la potasse et les engrais.

Prince Rupert (C.-B.)	119 285	S/O	0
-----------------------	---------	-----	---

Transports Canada loue à bail le service international de terminal pour traversiers entre le Canada et l'Alaska.

Pointe-au-Pic (Qué.)	117 292	16	40 050
----------------------	---------	----	--------

Transports Canada y administre le quai. La manutention de bois et de papier journal y constitue la principale activité.

\* Les chiffres touchant les mouvements des navires de commerce et le transit des marchandises sont fondés sur l'année civile plutôt que sur l'année financière et incluent uniquement les marchandises manutentionnées aux installations de port public, à l'exclusion des installations privées.

ANNEXE 4

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS AUX PRINCIPAUX PORTS FOURNISSANT DES RECETTES

Emplacement et description du port      Recettes totales (\$)      Mouvements de navire\*      Transit de marchandises (en tonnes)\*

Sarnia (Ont.)      133 129      36      0

Transports Canada y administre deux installations publiques: le quai de Winter Haven et le quai gouvernemental. L'exportation de produits pétroliers, la manutention de céréales et le déchargement de pierre à chaux, de sable et de gravier y constituent les principales activités.

Mulgrave (N.-B.)      130 834      319      244 884

Transports Canada y administre le quai parallèle. La manutention de marchandises diverses, de sel, de charbon et de poisson y constitue la principale activité.

Pugwash (N.-É.)      124 380      81      256 545

Les installations du port incluent le quai public administré par Transports Canada. L'exportation de sel, l'importation de poteaux de téléphone et l'exportation de pâte de bois et de poisson y constituent les principales activités.

\* Les chiffres touchant les mouvements des navires de commerce et le transit des marchandises sont fondés sur l'année civile plutôt que sur l'année financière et incluent uniquement les marchandises manutentionnées aux installations de port public, à l'exclusion des installations privées.

ANNEXE 4

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS AUX PRINCIPAUX PORTS FOURNISSANT DES RECETTES

Emplacement et description du port Recettes totales (\$) Mouvements de navire\* Transit de marchandises (en tonnes)\*

Goose Bay (Lab.) 145 829 141 188 713

Transports Canada y administre les deux quais publics. Les principales activités dans le port sont la manutention de produits pétroliers, celle des marchandises des navires rouliers et des conteneurs de Marine Atlantique et le transbordement de marchandises à destination du nord du Labrador.

Come By Chance (T.-N.) 145 446 S/O 0

La manutention de produits pétroliers par suite de la réouverture d'une raffinerie locale, constitue la principale activité. Toutes les recettes proviennent des droits de port.

Cap-aux-Meules (Îles-de-la-Madeleine) (Qué.) 134 097 945 92 568

Transports Canada y administre le quai public. Le déchargement de sable, de pierres et de gravier, de produits pétroliers et de marchandises diverses et l'exportation de poisson transformé y constituent les principales activités.

\* Les chiffres touchant les mouvements des navires de commerce et le transit des marchandises sont fondés sur l'année civile plutôt que sur l'année financière et incluent uniquement les marchandises manutentionnées aux installations de port public, à l'exclusion des installations privées.

ANNEXE 4

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS AUX PRINCIPAUX PORTS FOURNISSANT DES RECETTES

Emplacement et description du port Recettes totales (\$) Mouvements de navires\* Transit de marchandises (en tonnes)\*

Chatham (Miramichi) (N.-B.) 193 627 38 38 369

Transports Canada administrateur  
deux quais publics à Chatham:  
celui de Chatham-Est et celui  
de Chatham-Ouest. Le chargement  
de pâte de bois constitue la  
principale activité à  
Chatham-Est, tandis que le  
trafic à Chatham-Ouest se limite  
à celui des bateaux de pêche.

Sorel (Qué.)

192 674 15 52 118

Transports Canada y administrateur  
Le quai public. Les principales  
activités au port incluent la  
manutention de céréales et des  
minerais et celle des marchan-  
dises d'entreprises locales.  
La Garde côtière utilise  
également le quai pour y assurer  
son exploitation et des services  
maritimes.

Kittimat (C.-B.)

147 589 S/O 0

Transports Canada n'administrateur  
aucune installation dans ce port.  
Les recettes du port proviennent  
des droits de port. Une  
aluminerie, une papeterie, une  
scierie et une usine de fabrica-  
tion de méthanol sont les  
principales entreprises situées  
à l'intérieur du port.

\* Les chiffres touchant les mouvements des navires de commerce et le transit des marchandises sont fondés sur l'année civile plutôt que sur l'année financière et incluent uniquement les marchandises manutentionnées aux installations de port public, à l'exclusion des installations privées.

ANNEXE 4

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS AUX PRINCIPAUX PORTS FOURNISSANT DES RECETTES

Emplacement et description du port	Recettes totales (\$)	Mouvements de navire*	Transit de marchandises (en tonnes)*
------------------------------------	-----------------------	-----------------------	--------------------------------------

Port Stanley (Ont.)	209 783	161	235 326
---------------------	---------	-----	---------

Transports Canada y administre deux jetées publiques et les brise-lames. Les principaux produits manutentionnés au port sont les céréales, les engrais, le ciment, le charbon, les mélanges d'asphalte et le chlorure de calcium liquide.

Sydney (N.-É.)	206 227	63	118 642
----------------	---------	----	---------

L'importation de minerai de fer et de mazout et l'exportation de charbon, de coke, de goudron et de produits sidérurgiques y constituent les principales activités.

Charlottetown (I.-P.-É.)	204 963	162	397 335
--------------------------	---------	-----	---------

Charlottetown est le principal port de l'Île-du-Prince-Édouard. L'importation d'agréats et de produits pétroliers et l'exportation de marchandises diverses comme le lait en conserve et les légumes tubéreux y constituent les principales activités.

\* Les chiffres touchant les mouvements des navires de commerce et le transit des marchandises sont fondés sur l'année civile plutôt que sur l'année financière et incluent uniquement les marchandises manutentionnées aux installations de port public, à l'exclusion des installations privées.

ANNEXE 4

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS AUX PRINCIPAUX PORTS FOURNISSANT DES RECETTES

Emplacement et description du port Recettes totales (\$) Mouvements de navire\* Transit de marchandises (en tonnes)\*

Stephenville (T.-N.) 230 262 S/O 175 417

Les installations de Transports Canada à Stephenville consistent en un quai public principalement utilisé par Abitibi Price Inc. pour l'importation de produits pétroliers et l'exportation de papier journal. Les installations sont également beaucoup utilisées par les pêcheurs locaux.

Cornier Brook (T.-N.) 229 158 132 99 238

Transports Canada y administre le quai public et un hangar public. Les principaux produits maintentionnés au port sont l'amiante, le sel et les produits de la pêche.

Gaspé (Sandy Beach) (Qué.) 221 270 40 260 856

Transports Canada y administre le quai public. L'exportation d'acide sulfurique, de pâte de bois et de poisson et l'importation de concentrés de cuivre et de produits pétroliers y constituent les principales activités.

\* Les chiffres touchant les mouvements des navires de commerce et le transit des marchandises sont fondés sur l'année civile plutôt que sur l'année financière et incluent uniquement les marchandises maintenues aux installations de port public, à l'exclusion des installations privées.



## SOMMAIRE DES ACTIVITÉS AUX PRINCIPAUX PORTS FOURNISSANT DES RECETTES

Emplacement et description du port	Recettes totales (\$)	Mouvements de navire*	Transit de marchandises (en tonnes)*
------------------------------------	-----------------------	-----------------------	--------------------------------------

Sault Ste Marie (Ont.)	429 180	42	234 294
------------------------	---------	----	---------

Transports Canada y administre le quai public. La manutention de concentrés de minerais de fer, de sel, d'essence, de mazout, de charbon, de coke, de tourbe et de pierre à chaux et l'exportation de produits sidérurgiques y constituent les principales activités.

Rimouski (Qué.)	328 494	156	305 587
-----------------	---------	-----	---------

Transports Canada y administre le quai public. La manutention de poisson et de produits pétroliers, l'exportation de pâte de bois et le triage de marchandises diverses pour le ravitaillement de la Côte-Nord y constituent les principales activités.

Gros-Cacouna (Qué.)	281 194	75	296 718
---------------------	---------	----	---------

Transports Canada y administre le quai public. Les principaux produits manutentionnés au port sont les produits forestiers et les marchandises diverses.

\* Les chiffres touchant les mouvements des navires de commerce et le transit des marchandises sont fondés sur l'année civile plutôt que sur l'année financière et incluent uniquement les marchandises manutentionnées aux installations de port public, à l'exclusion des installations privées.

ANNEXE 4

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS AUX PRINCIPAUX PORTS FOURNISSANT DES RECETTES

Emplacement et description du port Recettes totales (\$) Mouvements de navire\* Transit de marchandises (en tonnes)\*

Dalhousie (N.-B.) 774 723 88 856 072

Dalhousie est un grand port de la région atlantique du Canada. Les installations de Transports Canada à Dalhousie incluent le quai est, le quai ouest et le quai du traversier. L'exportation de concentrés de minerais et de papier journal et l'importation de produits pétroliers y constituent les principales activités.

Newcastle (Miramichi) (N.-B.) 598 759 34 203 704

Transports Canada y administre le quai public. Les principaux produits manutentionnés à ce quai sont les produits forestiers.

Baie-ComEAU (Qué.) 460 264 51 176 639

Transports Canada administre le quai public, le quai-éperon et le quai du traversier. Le déchargement d'essence, le chargement de produits forestiers, de papier journal, de tourbe, de céréales et de produits de l'aluminium et le service de traversier passagers-véhicules à destination de Matane y constituent les principales activités.

\* Les chiffres touchant les mouvements des navires de commerce et le transit des marchandises sont fondés sur l'année civile plutôt que sur l'année financière et incluent uniquement les marchandises manutentionnées aux installations de port public, à l'exclusion des installations privées.

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS AUX PRINCIPAUX PORTS FOURNISSANT DES RECETTES

Emplacement et description du port	Recettes totales (\$)	Mouvements de navires*	Transit de marchandises (en tonnes)*
------------------------------------	-----------------------	------------------------	--------------------------------------

Victoria (C.-B.)	1 164 212	3 665**	73 959
------------------	-----------	---------	--------

Victoria est le port qui a rapporté le plus de recettes en 1988-1989. L'activité en eau profonde s'y déroule principalement à la jetée d'Ogden Point, administrée par Transports Canada. Les principaux produits maintentionnés à Ogden Point sont les produits forestiers. A l'intérieur de l'arrière-port, cinq quais de Transports Canada et trois pontons servent aux bateaux de pêche et aux embarcations de plaisance et un, au déchargement de produits pétroliers.

Goderich (Ont.)	1 063 567	118	1 874 742
-----------------	-----------	-----	-----------

Transports Canada administre six installations portuaires à l'intérieur du port. Les principales activités à Goderich incluent la maintenance des céréales et du sel. Le port est également utilisé par les bateaux de pêche et par les embarcations de plaisance.

\*\* Les chiffres comprennent tous les mouvements des navires commerciaux y compris les traversiers, les chalands et quelques grands bateaux de pêche. Les mouvements des navires commerciaux (produits) s'élèvent à 1 189 mouvements.

\* Les chiffres touchant les mouvements des navires de commerce et le transit des marchandises sont fondés sur l'année civile plutôt que sur l'année financière et incluent uniquement les marchandises maintentionnées aux installations de port public, à l'exclusion des installations privées.

ANNEXE 3

ETAT DES REMISES - 1988-1989

Le paragraphe 1 de l'article 14 de la Loi sur les ports et installations portuaires stipule que "sous réserve des règlements établis par le gouverneur en conseil, le Ministre peut faire remise de tout droit, péage ou autres frais et de tout intérêt afférent; il peut en outre, par contrat, autoriser le paiement de droits, péages ou autres frais à la place de ceux imposés ou prescrits par le gouverneur en conseil". Le paragraphe 3 stipule en outre qu'un "état de chaque remise s'élevant à 1 000 \$ ou plus et faite sous le régime du présent article doit être inclus dans le rapport annuel du Ministre au Parlement".

Aucune remise n'a été approuvée aux termes de cet article pour l'année 1988-1989.

ANNEXE 2

ETAT CONSOLIDE DES RECETTES BRUTES,  
PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS

A. RECETTES BRUTES - 1981-1982 à 1988-1989 (EN 000 \$)

Exercice financier	Recettes brutes	% d'écart par rapport à l'année précédente
1981/82	6 047	0,5
1982/83	6 595	9,1
1983/84	7 605	15,3
1984/85	7 350	- 3,3
1985/86	7 279	- 1,0
1986/87	9 960	36,8
1987/88	10 496	5,4
1988/89	11 102	5,8

B. RECETTES BRUTES PAR SOURCE PRINCIPALE (EN 000 \$)

Type de recettes	1988-1989	1987-1988	% d'écart par rapport à l'année précédente	Répartition 1988-1989	Répartition 1987-1988
Droits de quaiage	5 563	5 119	8,7	50,1 %	48,9 %
Droits d'entre- posage	266	322	-17,4	2,4 %	3,1 %
Droits de qual	1 371	1 386	- 1,1	12,4 %	13,2 %
Droits de port	1 356	1 140	18,9	12,2 %	10,9 %
Loyers et permis	2 094	1 738	20,5	18,9 %	16,4 %
Autres	452	791	-42,9	4,0 %	7,5 %
	11 102	10 496		100 %	100 %

ANNEXE 1

SOMMAIRE DES EMPACEMENTS, DES DÉPENSES ET  
DES RECETTES POUR 1988-1989, PAR PROVINCE  
PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS

	Dépenses totales	Dépenses totales de fonctionnement et d'entretien	Dépenses totales en capital	Recettes brutes
	(en 000 \$)	(en 000 \$)	(en 000 \$)	(en 000 \$)
Terre-Neuve	65	3 240	13 446	1 369
Nouvelle-Écosse	146	3 149	4 011	943
Ile-du-Prince-Édouard	33	884	4 404	461
Nouveau-Brunswick	49	1 481	6 020	1 649
Québec	82	9 416	9 081	2 323
Ontario	55	4 576	1 648	2 297
Manitoba	2	1	0	3
Saskatchewan	4	0	0	0
Alberta	3	5	0	75
Colombie-Britannique	110	4 490	161	1 955
Territoires du Nord-Ouest	27	56	0	27
	576*	27 298**	38 771***	11 102

\* Il existe des infrastructures terrestres dans 326 emplacements.

\*\* Cette somme inclut les 634 000 \$ versés sous forme de commissions aux maîtres de port et aux gardiens de quai; sont exclus les frais administratifs de l'administration centrale et des bureaux régionaux.

\*\*\* Cette somme exclut les dépenses en capital secondaires de 17 000 \$ de l'administration centrale.



- à l'intérieur de chaque région administrative, toutes les dépenses d'administration et indirectes, jusqu'au niveau du gestionnaire de secteur, sont considérées comme des frais généraux régionaux;
  - cette somme a ensuite été répartie également entre les emplacements à l'intérieur de la Région;
  - là où les coûts propres à un emplacement étaient connus, les frais généraux ont été rajustés en conséquence.
- A l'annexe 5 s'appliquent les définitions et les conventions comptables qui suivent:
1. recettes totales - les recettes provenant de toutes sources, y compris les droits de navigation, les droits d'amarrage, les droits de quai, les droits d'entreposage, les permis, les baux, les coûts recouvrés, etc.;
  2. commissions - les honoraires versés aux maîtres de port et aux gardiens de quai, y compris les contributions au Régime de Pension du Canada et à la Commission de l'Assurance Chômage;
  3. fonctionnement et entretien - toutes les dépenses de projet d'entretien portuaire, y compris les dépenses de fonctionnement et d'entretien au titre du dragage;
  4. frais généraux appliqués - les dépenses régionales et de l'administration centrale attribuées à part égale à tous les emplacements;
  5. dépenses totales - toutes les dépenses énumérées ci-haut;
  6. recettes d'exploitation - les recettes totales moins les commissions, les dépenses de fonctionnement et d'entretien et les autres dépenses;
  7. immobilisations - toutes les dépenses des projets d'immobilisations, y compris les grands projets d'immobilisations, les petits projets d'immobilisations et les immobilisations au titre du dragage.

La conciliation des comptes publics avec les dépenses directes aux quais et ports publics figure ci-dessous:

Fonctionnement et entretien (en 000 \$)	33 926	38 788
Activité sur les quais et dans les ports publics d'après les comptes publics		
Coûts non répartis*	(1 296)	
Ports et installations portuaires publics (administrés par Transports Canada)	32 630	38 788

\* Les coûts non répartis comprennent les régimes de prestations pour employés, les dépenses de recherche et de développement et l'allocation de coût direct.

A l'annexe 4 figure un "Sommaire des activités aux principaux ports fournissant des recettes". Les 35 ports rapportant le plus de recettes ont été retenus à des fins d'illustration uniquement. Ces 35 ports ont rapporté 80,9 % des recettes brutes.

A l'annexe 5 figure un "Sommaire des recettes et dépenses, par port". Les ports choisis sont représentatifs de leur province respectivement et incluent les ports rapportant les recettes les plus importantes. A côté de ces recettes figurent les droits en retour de toutes les dépenses d'exploitation définies de même que les commissions versées. Une part des coûts d'administration de l'administration centrale et des bureaux régionaux a été attribuée à chaque port comme suit:

- Les dépenses d'administration de l'administration centrale ont été réparties entre les cinq régions;

A. LISTE DES ETATS FINANCIERS

Annexe 1	Sommaire des emplacements, des dépenses et des recettes pour 1988-1989, par province
Annexe 2.A	Etat consolidé des recettes brutes, de 1981-1982 à 1988-1989
Annexe 2.B	Etat consolidé des recettes brutes, par source principale
Annexe 3	Etat des remises - 1988-1989
Annexe 4	Sommaire des activités aux principaux ports fournissant des recettes
Annexe 5	Recettes et des dépenses, par port

B. CONVENTIONS COMPTABLES

Transports Canada a touché en 1988-1989 des recettes ou a engagé des dépenses dans environ 50 % de ses 576 emplacements. Ces emplacements sont simplement dans certains cas des endroits désignés, sans aucune installation terrestre, ou sont uniquement des terrains appartenant à l'Etat. Il existe des infrastructures portuaires dans 326 emplacements.

Toutes les dépenses engagées en 1988-1989 ont été déclarées suivant une formule de comptabilité de caisse modifiée qui est conforme à la présentation des "comptes publics". En sont expressément exclus les dépenses d'amortissement, les locaux fournis par Travaux publics Canada, les services communs assurés par Approvisionnement et Services Canada et les subventions en guise d'impôt versées par Travaux publics Canada.

# CHAPITRE IV - EXAMEN FINANCIER

Le total des dépenses pour 1988-1989 figure ci-après en milliers de dollars.

## Crédits

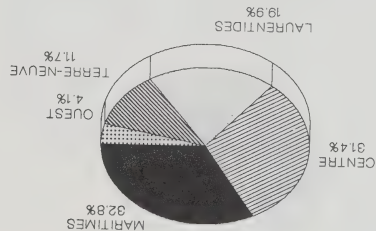
Fonctionnement et entretien	33 926
Immobilisations	38 788
Dépenses totales	<u>72 714</u>
Recettes brutes	11 102
Commissions, CAC et RPC	634
Recettes nettes	<u>10 468</u>

Les recettes brutes du programme en 1988-1989 se chiffraient à 11,102,458 millions de dollars, ce qui représente 32,7 % des dépenses autres qu'en capital et 15,3 % des dépenses totales. Aux termes des dispositions de la Loi sur les ports et installations portuaires publics, les gardiens de quai et les maîtres de port perçoivent une commission, dont le taux est préalablement fixé, sur les recettes des tarifs provenant de leur port respectif. Les fonds restants sont ensuite versés au Trésor fédéral.

En 1988-1989, 217 agents rémunérés à l'acte représentaient Transports Canada dans ses ports publics. Les commissions versées à ces représentants allaient de 0 \$ à 55 581 \$, selon le niveau du trafic d'un port donné et les activités du représentant dans ledit port. On a versé en moyenne pour l'année aux représentants une commission de 2 923 \$. Il faut remercier tous les représentants qui ont sainement administré leur port au profit de leur collectivité.

Des 576 emplacements définis à l'intérieur du programme, 35 ont rapporté 8 983 655 millions de dollars ou 80,9 % des recettes brutes. Les recettes d'un port fournissent un bon indice du niveau d'activité commerciale qui y a cours. Elles minimisent cependant le niveau d'activités portuaires totales étant donné que dans beaucoup de ports les installations sont plus largement utilisées par de petits bâtiments (des bateaux de pêche, par exemple) mais dont les exploitants paient des droits minimaux.

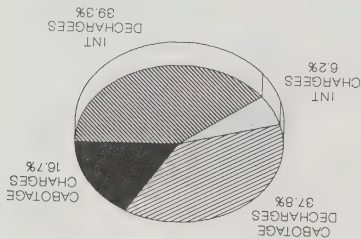
FIGURE 6  
TRAFFIC DE MARCHANDISES  
REGIONAL



Pour ce qui est des régions de la garde côtière canadienne, celle des Maritimes compte pour 32,8 % du tonnage de 1988 dans les installations de port public; elle est suivie par le Centre (31,4 %), les Laurentides (19,9 %), Terre-Neuve (11,7 %) et l'Ouest (4,1 %). (Voir figure 6)

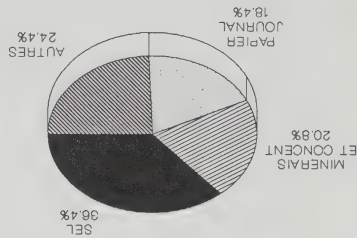
Les Maritimes sont également en tête des régions pour ce qui est du tonnage international, soit 1,5 million de tonnes, ou 39,8 % des marchandises destinées au marché international. La région du Centre a maintenu le mouvement international de marchandises dans la région de l'Ouest. La valeur estimative totale correspondante des marchandises internationales maintenues dans chaque région va comme suit: Maritimes - 658,7 millions de dollars, Centre - 34,7 millions de dollars, Laurentides - 361,4 millions de dollars, Terre-Neuve - 227,9 millions de dollars. L'écart important entre le tonnage et la valeur des marchandises internationales maintenues par la Région du Centre s'explique du fait que les 1,1 million de tonnes qui y ont été traitées comprenaient principalement des exportations de sel dont la valeur est faible.

**FIGURE 3**  
**LES MARCHANDISES CHARGÉES**  
**ET DECHARGÉES**



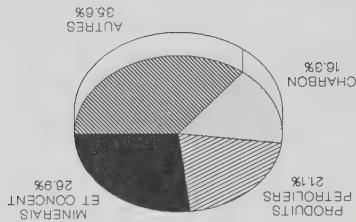
Le trafic domestique (cabotage) compte pour 54,3 % du tonnage total de 1988. Les marchandises intérieures déchargées ont dépassé les marchandises chargées dans une proportion de 2,26 pour 1. (Voir figure 3)

**FIGURE 4**  
**LES EXPORTATIONS MAJEURES**



Des 45,8 % de l'ensemble du tonnage de 1988 expédié à l'étranger par l'entremise des installations de port public, les exportations ont représenté 3,3 millions de tonnes et les importations, 526 000 tonnes. La valeur estimative totale de ces exportations et importations a été respectivement de 1,1 milliard et de 183 millions de dollars. Les principales exportations comprennent le sel (1,2 million de tonnes), les minerais et les concentrés de minerais (687 000 tonnes) et le papier journal (608 000 tonnes). (Voir figure 4)

**FIGURE 5**  
**LES IMPORTATIONS MAJEURES**



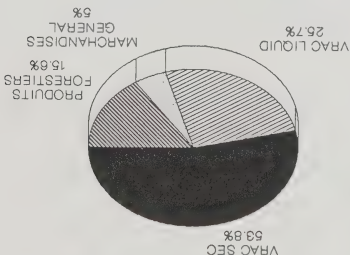
Les principales importations ont été les minerais et les concentrés de minerais (143 000 tonnes), le pétrole (112 000 tonnes) et le charbon (87 000 tonnes). (Voir figure 5)



A. MARCHANDISES MANUTENTIONNÉES AUX PORTS PUBLICS

Les installations de port public de Havres et ports ont manutentionné 8,47 millions de tonnes de marchandises dont la valeur dépassait 2 milliards de dollars en 1988, soit une légère augmentation de 2,0 % par rapport au tonnage de 1987.

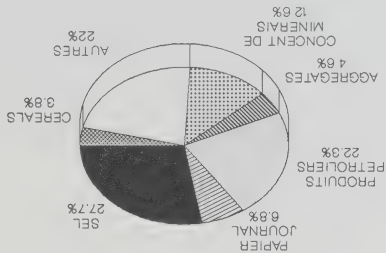
FIGURE 1  
GENRE DE TRAFIC



Les marchandises sèches en vrac (à l'exclusion des produits forestiers) comptent pour 53,8 % du tonnage total, tandis que le vrac liquide, les produits forestiers et les marchandises diverses représentent respectivement 25,7 %, 15,6 % et 5 %.

(Voir figure 1)

FIGURE 2  
TRAFFIC DE MARCHANDISES



Les principales marchandises manutentionnées par les installations de port public en 1988 ont été le sel (2,3 millions de tonnes), les produits pétroliers (1,9 million de tonnes), les minerais (1,1 million de tonnes), le papier journal (575 000 tonnes), les aggrégats (386 000 tonnes) et le grain (318 000 tonnes). Par rapport au trafic de 1987, les tonnages de 1988 pour le sel, les minerais et le papier journal ont augmenté respectivement de 1,9 %, de 5,7 % et de 6,2 %, tandis que les aggrégats, le grain et le pétrole ont diminué respectivement de 8,0 %, de 7,7 % et de 2,5 %.

(Voir figure 2)

\* Les données sur le tonnage des marchandises sont fondées sur l'année civile plutôt que sur l'année financière et ne comprennent que les marchandises manutentionnées aux installations de port public et non aux installations privées.

Une importante étude a été entreprise en 1988-1989 afin d'obtenir un profil des réseaux de transport maritime dans l'Ouest du pays. Le Plan directeur des ports permettra également de prévoir l'activité future et d'élaborer une stratégie à long terme pour les ports publics jusqu'en l'an 2008. Cette étude devrait être achevée en janvier 1990.

5. OUEST La Région administre des installations de port public et des havres publics à 142 emplacements en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et dans les Territoires du Nord-Ouest. La dimension des installations va du port public dont les recettes sont les plus élevées au Canada, soit le port de Victoria avec des recettes totales se chiffrant à 1,2 million de dollars en 1988-1989, aux collectivités isolées dont le seul accès est le quai de Transports Canada.
- Le port de Victoria demeure l'un des ports les plus achalandés et des plus remarquables de la Région de l'Ouest. Plus d'un million de passagers faisant appel aux quatre transporteurs maritimes ont débarqués au port de Victoria ou en sont partis en 1988-1989. Par ailleurs, plus de 20 000 déplacements d'embarcations de plaisance se sont produits dans les limites du port, ainsi qu'environ 60 mouvements quotidiens d'hélicoptères et d'avions à flotteurs. Kitimat, Crofton, Powell River et Campbell River sont parmi les plus importants ports publics de la Région.
- Les dépenses consacrées aux réparations et à l'entretien des installations portuaires de la Région se sont chiffrées à 4,4 millions de dollars en 1988-1989, la plupart des 77 projets coûtant environ 50 000 \$. Le plus important projet entrepris a été l'amélioration à l'emplacement du terminal de chaland de Middle Point à Campbell River (Colombie-Britannique) de façon à permettre l'accès à un plus grand nombre et à une plus grande variété de navires; ce projet s'est chiffré à 440 945 \$.
- Les produits pétroliers sont la principale marchandise manutentionnée aux installations de port public de la Région de l'Ouest. Par ailleurs, l'approvisionnement en produits alimentaires des collectivités isolées et semi-isolées constitue une utilisation importante des installations.
- Conformément à des ententes conclues avec les districts de Kitimat et de Stewart, la Région de l'Ouest a également contribué de son temps et de son argent à l'étude d'un aménagement futur des ports qui permettrait d'encourager l'activité socio-économique de ces collectivités. Des études semblables, entièrement financées par la Région de l'Ouest, ont été menées à Port Hardy, Campbell River et Coal Harbour.

En 1988-1989, les revenus totaux ont atteint un niveau de 2,2 millions \$. Les principales marchandises expédiées par les ports de la Région ont été les produits forestiers, les produits pétroliers et les concentrés de minerais. De ce total, 603 926 tonnes proviennent des produits forestiers, 478 228 tonnes des produits pétroliers, 296 365 tonnes des concentrés de minerais et 319 026 tonnes pour autres marchandises.

4. CENTRE La Région se charge de la gestion, de l'entretien et du développement de 55 emplacements en Ontario et de 2 au Manitoba.

Les recettes totales réalisées en 1988-1989 ont été de 2,3 millions de dollars, soit une augmentation de 24 % par rapport à 1987-1988. Les recettes de Goderich, de Port Stanley et de Sarnia comptent pour plus de 60 % de l'ensemble des recettes de la Région.

Les principales marchandises manutentionnées par la Région ont été le sel, les minerais, les produits pétroliers et les céréales.

Le grand programme d'immobilisations portait principalement sur trois projets. L'expansion du port de Goderich, projet s'élevant à 17,5 millions de dollars, a été achevée dans les limites du budget. Les réparations et la restauration du quai Crawford à Kingston (Ontario) ont été terminées en 1988-1989; le coût total a été de 909 000 \$. Travaux publics Canada a présenté à l'examen des représentants de Havres et ports et du gouvernement provincial les modèles préliminaires de modification des ports faisant partie des installations de traversier entre l'île Pelee et le continent.

Au nombre des projets importants de dragage réalisés, se trouvaient Port Stanley (projet complété au coût total de 841 000 \$) et le chenal Keating à Toronto (dépenses en 1988-1989 de l'ordre de 348 000 \$, en cours).

Des réparations considérables ont été apportées au brise-lames du quai principal de Thunder Bay; ont également été effectuées la reconstruction du quai no 2 à Owen Sound, des réparations aux brise-lames de l'île Walpole et des améliorations aux flotteurs des ports de la baie de James, le tout se chiffrant à 1,3 million de dollars.

3. **LES LAURENTIDES** La Région des Laurentides a administré les ports publics et les installations portuaires à environ 80 emplacements. Le programme d'investissement de la Région pour l'année 1988-1989 s'est élevé à 6,3 millions de dollars. Cet argent a servi à l'accomplissement des activités suivantes:

- 4 millions de dollars ont servi à la reconstruction du quai de St-Augustin. Le coût estimatif total de ce projet est de 7,4 millions de dollars et 60 % des travaux ont été effectués.
- Le projet d'Aire d'entreposage de Matane a été entièrement réalisé. Coût estimatif total de 3,9 millions de dollars.
- La conception de six projets majeurs s'est poursuivie ou a commencé:

1. Paspébiac - Reconstruction du quai: Coût estimatif total de 6,9 millions de dollars.
  2. Baie-ComEAU - Réaménagement du havre: Coût estimatif total de 25,9 millions de dollars.
  3. Harrington Harbour - Reconstruction du quai: Coût estimatif total de 2,2 millions de dollars.
  4. Tête-à-la-Baleine - Reconstruction du quai: Coût estimatif total de 5,2 millions de dollars.
  5. Les Méchins - Reconstruction du quai: Coût estimatif total de 8,8 millions de dollars.
  6. St-Ignace-de-Loyola - Reconstruction du quai: Coût estimatif total de 4,1 millions de dollars.
- Sept projets mineurs d'investissement dont un particulièrement important pour la Région, soit la révision du Plan directeur sur les ports publics au coût de 250 000 \$.

Pour ce qui est du budget d'exploitation et d'entretien, 8,9 millions de dollars ont été administrés. Ce montant englobait des travaux de dragage dans huit ports de la Région: dépense de 1,1 million \$, des travaux d'entretien pour assurer la sécurité des installations: dépense de 6,9 millions \$ ainsi que diverses études et inspections: dépense de 918 000 \$.

2. LES MARITIMES La Région a administré les ports publics et installations portuaires à plus de 200 emplacements. Quatre grands projets de reconstruction de quais ont été achevés dans la région au cours de l'exercice financier 1988-1989.

Le quai d'Annapolis Royal (Nouvelle-Ecosse) a été complètement remplacé par un quai en palplanches d'acier dont le coût s'élève à 1,5 million de dollars et qui permettra de réouvrir le port au trafic commercial. La structure de l'ancien quai était très âgée et ne pouvait plus répondre aux besoins du trafic commercial.

A Pugwash (Nouvelle-Ecosse) se trouve une grande installation d'exportation de sel. Le quai de Pugwash avait besoin d'importants travaux de remise en état afin de satisfaire aux exigences de clients utilisant les installations. Un nouveau poste d'amarrage ouest a été construit; le poste d'amarrage sud a été amélioré, de même que le système d'éclairage et les routes d'accès, le tout se chiffrant à 2,6 millions de dollars.

Par ailleurs, un projet de remise en état du quai de East Ferry (Nouvelle-Ecosse) a été achevé. Cette installation est utilisée principalement par un des traversiers intra-provinciaux exploités par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Le projet, dont le coût s'élève à environ 1,3 million de dollars, a fait l'objet d'un partage des coûts avec la province de la Nouvelle-Ecosse, dans une proportion de 50 % - 50 %.

Le quai de Shelburne (Nouvelle-Ecosse) a été réparé et remis en état afin de satisfaire aux exigences des utilisateurs. Ce projet se chiffrant à 1,1 million de dollars a également permis de faire passer la durée de vie utile de la structure de 13 à 25 ans.

La Région des Maritimes a produit des recettes totalisant 3,3 millions de dollars au cours de l'exercice financier 1988-1989. Plus de deux millions de dollars de ces recettes ont été produits par les droits de quai, les produits énumérés ci-après étant les principaux concentrés de minerais, produits pétroliers, pulpe de bois, papier journal et sel.



Les projets de dragage du bassin à Long Pond Mannuels et de hangar de transit à Goose Bay ont été achevés en 1988-1989, de même que le projet de reconstruction du quai à Black Tickie (Labrador). (Dépense en 1988-1989 - 397 000 \$; valeur du projet - 1,3 million de dollars.)

Les recettes brutes totales de 1,4 million en 1988-1989 représentaient une augmentation de 201 000 \$, ou 17,2 %, par rapport à 1987-1988. Les recettes provenant des droits de port ont augmenté considérablement de 143 000 \$ en 1987-1988 à 231 000 \$ en 1988-1989 et comptent maintenant pour 17,2 % du total national des droits de port nets; cette proportion était de 11,7 % en 1987-1988. Les recettes nettes de 139 000 \$ perçues à Come By Chance ont été un facteur majeur de cette hausse. La raffinerie de Come By Chance a été en pleine activité en 1988-1989, ce qui a amené une hausse considérable du volume de trafic maritime.

Les recettes brutes provenant des droits de quai ont totalisé 669 347 \$, soit une augmentation de 153 000 \$, ou 18,9 %, par rapport à 1987-1988. Parmi les principaux ports producteurs de recettes, citons Stephenville, Corner Brook, Long Pond Mannuels, Goose Bay, Argentea et Botwood, dont les recettes combinées provenant des droits de quai représentent 82,7 % de l'ensemble du quaiage perçu. Les produits pétroliers sont la marchandise la plus importante (sur le plan de la production de recettes) maintenant dans la Région pendant l'année, et comptent, avec les marchandises diverses (c.-à-d. les marchandises dont la nature n'est pas précisée) et le papier journal, pour 70 % des recettes totales de quaiage produites au cours de l'année. Un autre 22 % additionnel comprend, par ordre d'importance, les conteneurs, le sel, la ferraille, le ciment, les produits céréaliers et les minerais.

En 1988-1989, la Direction générale des havres et ports de Terre-Neuve a tiré partie des nouveaux débouchés qu'a suscités la fermeture du chemin de fer de Terre-Neuve. Une base solide a été établie afin d'assurer une croissance et un développement continus au cours des prochaines années, étant donné que le transport maritime et les activités connexes prennent de plus en plus d'importance.

certain droits de conteneurs imposés aux activités d'approvisionnement des collectivités isolées; du Règlement sur la rémunération des maîtres de port et des gardiens de quai qui améliorera la structure et le taux de rémunération de ces personnes payées à même les droits; enfin, du Règlement sur la désignation des ports et des installations portuaires publics dans lequel seront énumérés les ports et les installations portuaires publics où des maîtres de port et des gardiens de quai pourront être nommés.

Le Règlement sur les quais de l'État et le Règlement sur les ports publics, qui ont été pris en vertu du paragraphe 12(1) de la Loi sur les ports et installations portuaires publics, font actuellement l'objet d'un examen afin d'en actualiser et d'en améliorer les dispositions, et de rendre ces dernières compatibles avec la législation du secteur maritime, notamment en ce qui a trait à la sécurité. D'autres modifications à ces règlements prévoient l'ajout d'un article sur les intérêts pour les comptes en souffrance.

## D. RÉALISATIONS RÉGIONALES

1. **TERRE-NEUVE** La Région a connu son année la plus productive en 1988-1989 tant pour ce qui est des projets entrepris que des recettes produites. En 1988-1989, la Région a administré 119 installations à plus de 65 emplacements sur l'île et au Labrador. La combinaison de ports publics et d'installations de port va de ceux qui répondent principalement à un besoin de transport commercial à ceux qui ont une vocation surtout sociale.
- La Région a lancé 12 projets d'immobilisations pour l'année 1988-1989, lesquels totalisent 13,5 millions de dollars ainsi que 69 projets d'exploitation et d'entretien se chiffrant à 3,1 millions de dollars. Voici cinq des grands projets d'immobilisations:

1. Corner Brook - Terminal de conteneurs: Dépense en 1988-1989 - 6,4 millions de dollars.
2. Long Pond Manuels - Remise en état du quai: Dépense en 1988-1989 - 2,2 millions de dollars.
3. Long Pond Manuels - Dragage du bassin: Dépense en 1988-1989 - 990 000 \$.
4. Goose Bay (Labrador) - Hangar de transit: Dépense de 1988-1989 - 1,3 million de dollars.
5. St. Lewis (Labrador) - Reconstruction du quai: Dépense en 1988-1989 - 1,3 million de dollars.

## CHAPITRE II - FAITS SAILLANTS DU PROGRAMME

### A. TARIFS

Une proposition d'augmentation de tarifs, laquelle a fait l'objet d'un grand nombre de consultations auprès des utilisateurs et de travaux d'évaluation de l'incidence en 1987-1988, a été examinée en 1988-1989 par Transports Canada. Les travaux en vue de l'approbation finale du Ministère et de l'approbation réglementaire de la proposition ont été effectués. Les augmentations proposées, qui doivent entrer en vigueur au cours du printemps 1990, visent l'augmentation des recettes du ministère tout en continuant d'appuyer l'engagement du gouvernement relativement à la réduction du déficit.

### B.

#### ASPECTS RELATIFS A LA PROPRIÉTÉ ET AUX BIENS IMMOBILIERS

En tout, 381 documents de location ont été émis au Canada. Les recettes provenant de cette activité s'élèvent à plus de deux millions de dollars par année.

Les représentants de Havres et ports ont été très occupés au cours de l'année en raison de l'analyse et de la coordination, pour le compte de la Garde côtière canadienne, de nombreux projets du Bureau de gestion des biens immobiliers en ce qui a trait à la révision des politiques sur l'immobilier et au nouveau projet de Loi sur les terres publiques.

Havres et ports a appuyé la désignation de Argentina (Terre-Neuve) en tant que port public. Le projet a été publié préalablement dans la Gazette du Canada en 1988-1989 et n'a suscité aucune objection.

### C. ACTIVITÉS RÉGLEMENTAIRES ET LEGISLATIVES

En septembre 1986, d'importantes modifications ont été apportées au système fédéral d'élaboration et d'approbation des projets de réglementation. Pour 1988, cinq projets de réglementation portant spécifiquement sur les ports et les installations portuaires publics ont été inscrits dans les projets de réglementation fédérale; en 1989, neuf projets ont été retenus. Il s'agit notamment de la désignation du port d'Argentina (Terre-Neuve) comme port public; de la modification au Règlement sur la remise ou la substitution des droits afin de permettre au Ministère de remettre

Quinze conseils ont jusqu'ici (au 31 mars 1989) été mis sur pied, à savoir:

au Québec - Cap-aux-Meules

- Gaspé

- Matane

- Gros-Cacouna

- Rimouski

- Sorel

au Nouveau-Brunswick - Dalhousie

- Chatham - Newcastle

en Nouvelle-Ecosse - Sydney

- Port Hawkesbury - détroit de Canso

- Digby

- Yarmouth

à l'Île-du-Prince-Édouard - Charlottetown

- Summerside

- Georgetown

## LES DROITS DE QUAYAGE

- frais imposés sur une cargaison manutentionnée à un quai public. Ces frais sont fondés sur le type de cargaison et sur un taux la tonne ou le mètre cube.

## LES DROITS D'ENTREPOSAGE

- frais imposés en retour de l'utilisation de hangars ou d'espaces ouverts pour l'assemblage ou la distribution de marchandises. Ces frais sont fondés sur l'espace occupé et la durée d'utilisation.

## LES DROITS DE LOCATION

- loyer ordinairement fondé sur la valeur marchande des propriétés et imposé aux locataires.

On publie un barème des tarifs pour tous les droits. Les taux prévus aux tarifs sont approuvés par le gouverneur en conseil. Lorsqu'on entreprend un projet d'immobilisations au profit d'un usager important, ces tarifs peuvent être majorés ou remplacés par des surtaxes négociées. Ces surtaxes visent à accroître le taux global de recouvrement des coûts de l'investissement. Toutes les recettes, sauf les commissions payées aux maîtres de port et aux gardiens de quai, sont versées au Trésor fédéral.

## G. CONSEILS CONSULTATIFS DES PORTS PUBLICS

Le ministre des Transports peut établir des conseils consultatifs des ports publics pour les ports publics qu'il lui est loisible de désigner, conformément à l'article 5 de la Loi sur les ports et installations portuaires publics.

Les conseils consultatifs des ports publics constituent un élément important du mécanisme d'ensemble qui facilite l'élaboration et l'application des politiques nationales, régionales et locales des ports et leur exploitation. Ils assurent une structure organisationnelle qui permet de discuter de la planification et de l'exploitation des ports locaux et de formuler au Ministère les recommandations qui suivent de telles discussions.

- c) qui assure aux usagers des ports canadiens l'accès aux installations et un traitement équitable dans le cadre du transport des biens et des personnes, et
- d) dont les opérations soient coordonnées avec d'autres activités maritimes et celles des réseaux de transport de surface et aérien.

#### F. ADMINISTRATION DU PROGRAMME

L'administration du Programme est assurée par la Garde côtière canadienne à partir de cinq bureaux régionaux et sa coordination globale, par une unité de l'administration centrale, à Ottawa, la Direction générale des havres et des ports. Les méthodes locales d'administration portuaire varient selon la complexité des opérations dans chaque port. Un petit nombre de ports les plus actifs sont supervisés par des fonctionnaires à plein temps qui font fonction de directeurs de port ou de gestionnaires de secteur. Dans la plupart des cas, Transports Canada est représenté au niveau local par des agents rémunérés à l'acte qui sont rétribués à commission à raison d'un pourcentage des droits perçus auprès des usagers. Ces représentants, connus sous le nom de maîtres de port et de gardiens de quai, sont nommés par le ministre des Transports et sont aussi actifs dans les ports que le trafic l'exige.

#### F. DROITS IMPOSÉS AUX USAGERS

Les droits imposés aux usagers des ports aux termes de la Loi sur les ports et installations portuaires publics sont fondés sur les pratiques commerciales. Ils incluent les principaux types de redevances qui suivent.

##### LES DROITS DE PORTS

- frais imposés à un navire pour l'utilisation d'un port public et fondés sur la taille du navire et le type d'opération auquel il est affecté.

##### LES DROITS D'AMARRAGE

- frais imposés à un navire pour l'occupation d'un poste dans un port. Ces frais sont fondés sur la taille du navire et la durée de son séjour.



## C. OPERATIONS PORTUAIRES

La taille, la complexité et l'importance régionale des ports publics varient beaucoup. Leur rôle dans les régions isolées consiste à assurer aux collectivités qui s'y trouvent un lien indispensable en matière de transport afin d'en garantir l'approvisionnement en biens et en denrées alimentaires essentiels et d'y pourvoir à la circulation des passagers. Dans ces régions, les liens ferroviaires ou routiers sont rares et le coût du transport aérien peut s'avérer prohibitif.

Dans d'autres endroits, les ports peuvent avoir pour vocation d'assurer le transport efficace de produits en vrac dont la valeur par unité de volume ou de poids est faible (les concentrés de minerais, le bois à pâte et les céréales, par exemple). Ces ports appuient généralement des entreprises locales et peuvent constituer la seule alternative en matière de transport quand il faut atteindre les marchés d'outre-mer.

Qu'un port ait pour vocation d'appuyer une collectivité isolée ou plusieurs grandes industries, le rôle opérationnel de Transports Canada s'y limite normalement à des fonctions comme la surveillance des opérations portuaires, l'application des règlements sur l'utilisation des installations et la perception des droits imposés aux usagers. Les services directs comme la manutention des marchandises y sont assurés par le secteur privé. La plupart des ports publics ne rapportent pas assez de recettes pour couvrir tous les coûts d'immobilisations, d'exploitation et d'administration et sont donc en grande partie financés au moyen de crédits parlementaires.

## D. OBJECTIFS DU PROGRAMME

Les ports directement administrés par Transports Canada sont reliés à ceux de la Société canadienne des ports et des Commissions de port par un ensemble d'objectifs communs. Ces objectifs visent à établir un réseau portuaire:

- a) qui soit un instrument à même de contribuer efficacement à la réalisation des objectifs du Canada en matière de commerce international et d'objectifs socio-économiques d'ordre national, régional et local;
- b) qui soit efficient;

## CHAPITRE I - DESCRIPTION DU PROGRAMME

### A. CONTEXTE

L'article 26 de la Loi sur les ports et installations portuaires publics (SRC 1985) stipule que "le ministre établit un rapport sur les opérations financières de tous les ports et installations portuaires publics au cours de l'exercice et le dépose devant le Parlement dans les quinze premiers jours de séance de l'une ou l'autre chambre suivant son achèvement". La rédaction du présent rapport a pour but de répondre à cette exigence.

Le rapport inclut uniquement les ports et les installations portuaires publics administrés aux termes de la Loi et exclut les ports de la Société canadienne des ports, ceux des sociétés de port locales, de même que ceux administrés sous forme de commissions de port. Ces ports sont visés par d'autres lois et doivent satisfaire à d'autres exigences en matière de rapports.

### B. APERÇU DU PROGRAMME

La loi sur les ports et installations portuaires publics confie au ministre responsable le contrôle et la gestion de tous les havres, quais, jetées et brise-lames qui sont la propriété du Canada et qui ne relèvent pas de la responsabilité d'un autre ministre. Le ministre des Transports a été désigné ministre responsable de l'application de la loi susmentionnée. Le Programme des ports et des installations de port public vise actuellement l'entretien, l'administration et l'aménagement de ports et d'installations de port public disséminés dans 576 endroits géographiques différents et principalement destinés à appuyer le transport commercial.

Le transport commercial, dans le présent cas, inclut les navires affectés au transport de produits, de biens ou de passagers. Il exclut généralement les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance, qui sont visés à l'intérieur du mandat du ministère des Pêches et des Océans. Les services de traversier en sont aussi ordinairement exclus. Certains ports administrés par Transports Canada peuvent cependant appuyer l'industrie de la pêche, la navigation de plaisance et les opérations de traversiers là où il est économique pour plusieurs types d'usagers de partager les mêmes installations.



TABLE DES MATIERES

Avant-propos	Chapitre I	Description du programme	1
	Chapitre II	Faits saillants du programme	3
	Chapitre III	Renseignements sur les marchandises et le tonnage	7
	Chapitre IV	Examen financier	16
	Chapitre V	Etats financiers et Conventions comptables	19
			20

© Ministre des Approvisionnement et Services Canada 1990

N° de cat. T36-1 / 1-1989

ISBN 0-662-57489-3

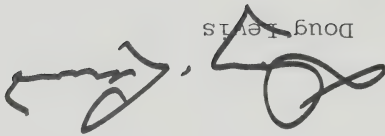
C'est avec plaisir que je présente au Parlement le sixième rapport annuel concernant les ports et les installations de port publics, conformément à l'article 26 de la Loi sur les ports et installations portuaires publics SRC 1985.

Le réseau portuaire public, dont la priorité est de contribuer à la sûreté et à l'efficacité des mouvements de navires et du transbordement des cargaisons, constitue aussi un important outil de développement économique régional. Vingt pour cent des marchandises transportées par eau au Canada transitent par les ports publics. Les ports locaux sont également essentiels à la vie de nombreuses localités et continueront de grandir et de se développer tout en reflétant celles qu'ils desservent.

La responsabilité de l'administration et de l'exploitation générales des ports publics relève de la Garde côtière canadienne. Leur administration au niveau local est assurée par des agents rémunérés à l'acte. Les maîtres de port et gardiens de quai y assurent de précieux services et je profite de l'occasion qui m'est offerte pour exprimer ma reconnaissance à tous les représentants rémunérés à l'acte et aux autres membres dévoués du personnel de nos ports qui assurent la saine administration de ces derniers au profit de la collectivité.

J'espère que l'information contenue à l'intérieur du présent rapport permettra aux lecteurs de mieux apprécier la valeur des ports et des installations portuaires publics administrés aux termes de la Loi.

Le ministre des Transports,

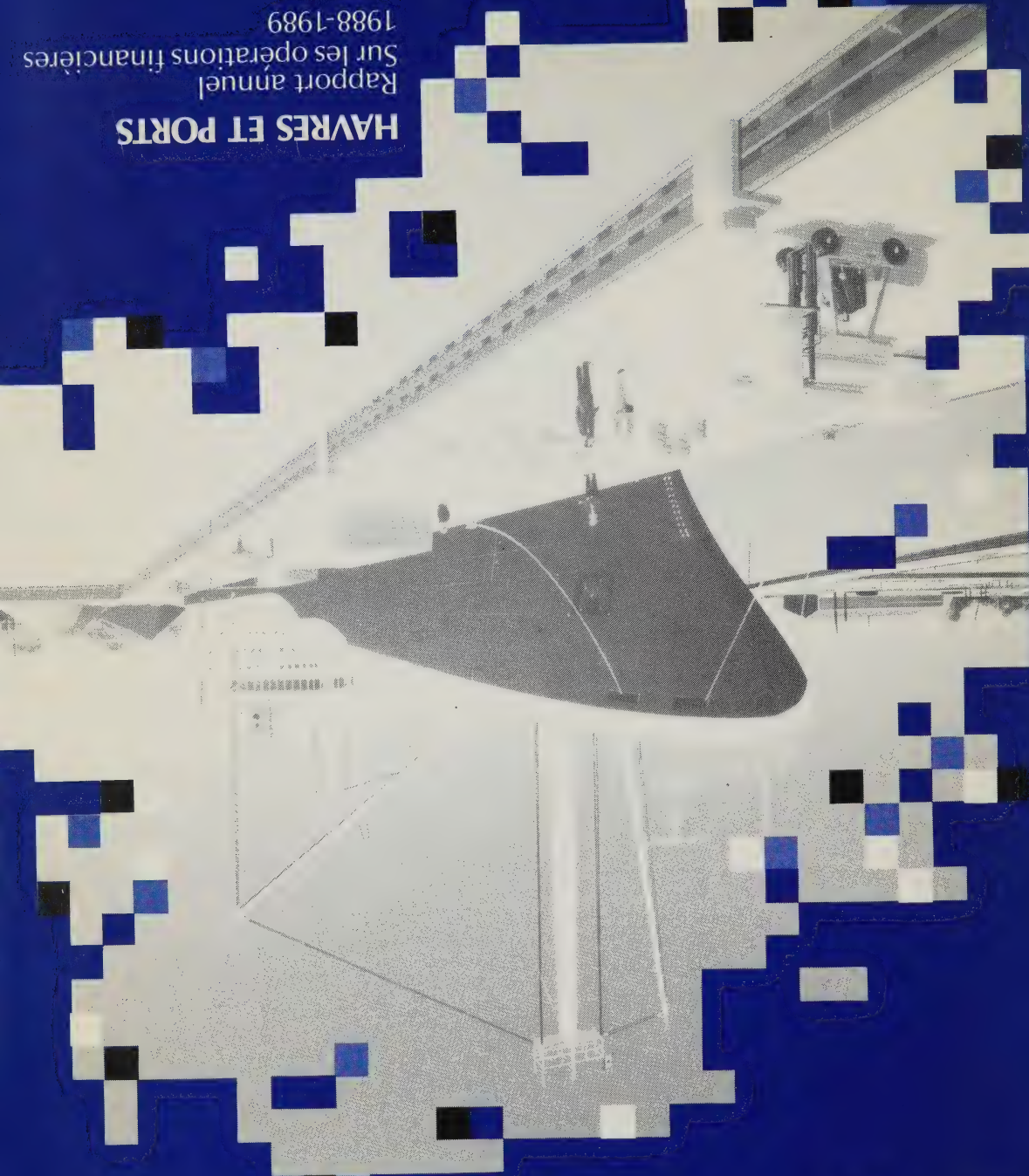
  
Doug Lewis





# HAVRES ET PORTS

Rapport annuel  
Sur les opérations financières  
1988-1989



Garde côtière  
canadienne  
Canadian  
Coast Guard  
Havres et  
Harbours and  
Ports

CA1  
T60  
-P73

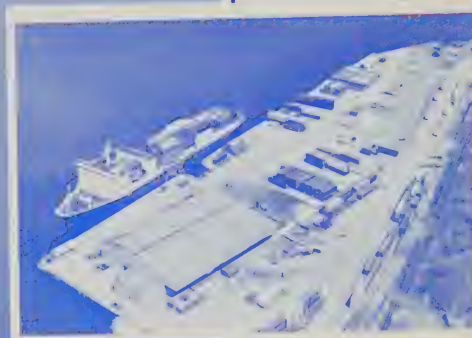
Canada

Government  
Publications

# HARBOURS AND PORTS



1989



1990

## ANNUAL REPORT ON FINANCIAL OPERATIONS



Canadian  
Coast Guard

Garde côtière  
canadienne

Harbours and  
Ports

Havres et  
ports



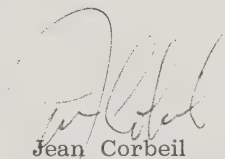
## FOREWORD

I am pleased to submit this seventh Annual Report to Parliament for Public Harbours and Port Facilities. This report is presented pursuant to Section 26 of the Public Harbours and Port Facilities Act (RSC 1985).

The public port system, with its priority to support the safe and efficient movement of vessels and transfer of cargos, is also a significant tool for developing regional economic growth. Twenty per cent of the nation's marine cargo moves through public ports. Local ports are also critical to the life of many communities and as such they will continue to grow and develop as a reflection of the communities they serve.

The responsibility for overall administration and operation of our public ports rests with the Canadian Coast Guard. The administration of public ports at the local level is provided by fee-of-office appointees. Harbour masters and wharfingers provide a valuable service and I would like to take this opportunity to express appreciation to all appointees and other dedicated port personnel who provide sound port administration for the benefit of the community.

I trust that the information contained within this report will provide readers with a better appreciation of the public harbours and ports administered under the Act.



Jean Corbeil  
Minister of Transport

© Minister of Supply and Services Canada 1991

Cat. No. T36-1/1-1990

ISBN 0-662-58440-6



## TABLE OF CONTENTS

	PAGE
FOREWORD . . . . .	1
I PROGRAM DESCRIPTION . . . . .	2
II HARBOURS AND PORTS: PROGRAM HIGHLIGHTS . . . . .	5
III COMMODITY AND TONNAGE INFORMATION . . . . .	12
IV SUMMARY OF OPERATIONS FOR MAJOR COMMERCIAL PORTS . .	15
V STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1989-90 . . . . .	30
VI PUBLIC HARBOUR ADVISORY COUNCILS . . . . .	31
VII FINANCIAL REVIEW . . . . .	32



# I

## PROGRAM DESCRIPTION

### Background

...the Minister shall, within six months after the end of each fiscal year, prepare a report showing the financial operations of all public harbours and public port facilities for that fiscal year and shall lay a copy of the report before Parliament on any of the first fifteen days that either House of Parliament is sitting after he completes it.

Section 26 of the Public Harbours  
and Port Facilities Act (RSC 1985)

This report, which has been prepared to meet the above-mentioned requirement, includes only the public harbours and port facilities administered under the Act. It excludes ports of the Canada Ports Corporation, Local Port Corporations and ports administered as Harbour Commissions. These ports fall under other Acts and have other reporting requirements.

### Program Overview

The Public Harbours and Port Facilities Act assigns the Minister of Transport control and management of all harbours, wharves, piers and breakwaters that are the property of Canada and not the responsibility of another minister. Consequently, Transport Canada currently maintains, administers and develops 324 public port facilities and public harbours at 526 sites across Canada, primarily to assist commercial transportation.

"Commercial transportation," in this case, includes vessels that transport commodities, goods or passengers, and generally excludes fishing and recreational vessels administered by the Department of Fisheries and Oceans. Ferry services are also usually excluded. However, Transport Canada does administer some ports that support fishing, recreational or ferry activities--at locations where it is economical for several types of users to share the same facilities.

### Port Operations

Public ports vary greatly in size, complexity and regional significance. In isolated areas, where few rail or road links exist and air transport may be prohibitively expensive, these ports provide the basic transportation link for the supply of essential goods and foodstuffs, and for passenger service.

In other locales, ports may provide efficient transportation for bulk commodities with relatively low value per unit of cargo volume or weight, such as ore concentrates, pulpwood and grain. These ports not only support local industrial needs, they may be the only transportation alternative when overseas markets must be reached.

Whether a port supports an isolated community or several large industries, Transport Canada's operational role is normally limited to enforcing regulations regarding facility use, monitoring port operations, and collecting user fees. Services such as cargo handling are supplied by the private sector.

Since most public ports do not generate sufficient revenues to cover their capital, operating and administrative costs, they are funded largely by appropriations through Parliament.

### **Program Objectives**

The ports administered directly by Transport Canada are linked to, and share objectives with, Ports Canada and the Harbour Commissions. All work towards a port system that:

- contributes to the achievement of Canada's international trade objectives as well as national, regional and local economic and social objectives;
- is efficient;
- provides ports users with accessible and equitable transportation services, and
- is coordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

### **Program Administration**

The program is administered by the Canadian Coast Guard's Harbours and Ports Directorate, through five regional offices, and is coordinated by a headquarters unit in Ottawa.

Local port administration varies according to the complexity of local operations. A small number of the most active sites are supervised by full-time public servants who serve as port or area managers. In most cases, Transport Canada is represented locally by fee-of-office appointees who are compensated on a commission basis from a percentage of the fees collected from port users. Known as Harbour Masters and Wharfingers, they are appointed by the Minister of Transport and are as active at ports as traffic demands.

## **User Fees**

User fees are assessed under the Public Harbours and Port Facilities Act, according to trade practice. Typical charges include:

### Harbour dues

- a charge assessed against a vessel according to its size and previous destination.

### Berthage

- a charge for occupying a berth at a port. The charge is based on the vessel's size and its length of stay.

### Wharfage

- a charge for moving cargo over a public wharf. The fee is based on cargo type, with a rate per tonne or cubic metre.

### Storage

- a charge for use of sheds or open space for assembling or distributing cargos. The charge depends on space occupied and duration of use.

### Letting

- a rent, usually based on the market value of the property.

Transport Canada publishes a tariff schedule for all charges except lettings. Tariff rates are approved by Governor-in-Council.

If Transport Canada must undertake improvements for the benefit of a major user, the Department may supplement or replace these tariffs with negotiated surcharges designed to improve the overall rate of cost recovery on investment. The Department deposits all revenues, excluding commissions paid to Harbour Masters and Wharfingers, into the Consolidated Revenue Fund of Canada.

## II

### HARBOURS AND PORTS: PROGRAM HIGHLIGHTS

#### **Tariffs**

During 1989-90, Transport Canada completed preparations for final approval by Order-in-Council of a proposal to increase user tariffs. This proposal, undertaken as part of the Department's continuing commitment to the Government's deficit-reduction program, was the subject of extensive user consultation and impact assessment in 1987-88 and 1988-89. The proposed increase is expected to take effect in July 1990.

#### **Property and Real Estate Issues**

The Department issued 1,068 letting documents across Canada during 1989. This activity alone now contributes over \$2.2 million to Canada's Consolidated Revenue Fund.

Harbours and Ports officials were very active during the year analyzing and coordinating, on behalf of the Canadian Coast Guard, numerous new initiatives from the Bureau of Real Property Management. The Bureau is revising its policies related to real property and the proposed Public Lands Act.

A major highlight of the year took place on July 24, 1989, when the Government declared Argentina, Newfoundland, a Public Harbour.

#### **Regulatory and Legislative Initiatives**

In September 1986, the Federal Government introduced significant changes to the federal system for formulating and approving regulatory proposals. The intent was to provide for increased public input and scrutiny into the formulation of changed or new regulations.



Five regulatory initiatives specific to public harbours and port facilities were identified in the Federal Regulatory Plan in 1988, followed by nine more in 1989. The initiatives included:

- The declaration of Argentia, Newfoundland as a Public Harbour;
- An amendment to the Remission or Substitution of Rates regulations, which will allow the Minister of Transport to forgive container charges assessed against re-supply operations to remote communities;
- Harbour Master and Wharfinger Remuneration regulations that will improve the structure and level of remuneration for these fee-of-office appointees;
- Amendments to the Public Harbours regulations and Government Wharves regulations to increase tariffs;
- Public Harbours and Port Facilities Designation regulations that will designate the public harbours and public port facilities where harbour masters and wharfingers may be appointed;
- Amendments to the Government Wharves regulations and Public Harbours regulations. These were made pursuant to section 12(1) of the Public Harbours and Port Facilities Act, in order to modernize, improve and ensure their consistency with other marine legislation in areas such as safety and the transportation of dangerous goods.

The Harbours and Ports Directorate also assisted the various Harbour Commissions that contributed to developing the 29 regulatory initiatives that were included in the 1989 Federal Regulatory Plan.

### **Classification and Marketing**

Within the Canadian port system, the Public Harbours ports differ from the Ports Canada and Commission ports because they serve a diversity of geographic locations and users.

Many of Canada's over 400 Public Ports satisfy the economic demands of Canada's national and international trade. However, a significant number meet the federal government's social obligations to regional and isolated communities where water transport may be the only available mode of transportation.

To provide the most effective and appropriate management to these diverse facilities, the Harbours and Ports Directorate has developed a system of classification. This system differentiates between the facilities whose varying degrees of commercial activity lead to revenue generation, and those facilities that fulfil the federal government's obligation to serve communities or maintain ferry links between and within provinces.

The Directorate has initiated a modest marketing program to promote the use of the commercial-class facilities. The Directorate will also shortly begin an in-depth investigation into these facilities' future potential for greater revenue generation.

Simultaneously, the Directorate is developing responsive management techniques to ensure that the facilities responsible for providing transportation links to regional or isolated communities will be maintained in a safe and effective manner.

### **Regional Achievements**

The Directorate's operational and commercial activities take place at the regional and local level. The following information provides a regional perspective of the Directorate's achievements for 1989-90.

#### Newfoundland:

This region enjoyed another good year of revenue generation, experiencing an 8.6% increase over 1989, for a total gross revenue of \$1.5 million. Newfoundland Region administers 107 facilities at over 59 sites throughout the Island and Labrador. Four ports--Corner Brook, Goose Bay, Stephenville and Come By Chance--accounted for 60.5% of the total-revenue figure.

Revenue from wharfage increased by 12.9% to \$755,407 during 1989-90. Four commodities (petroleum products, general cargo, newsprint and containers) represent 76.4% of the total wharfage revenue for the Region. Petroleum products contributed \$201,881, or 26.7%, of total wharfage; general cargo, slightly higher at \$201,912, also provided 26.7%. Newsprint totalled \$108,204, or 14.3%, and containers earned \$66,075, or 8.7%.

Due to increased traffic at Come By Chance, harbour dues in the region are up 10.7% from 1988-89, totalling \$256,350. However, berthage is down 9.9% at \$235,361, while rental revenue increased by 25.4% to \$214,758. This reflects increased activity in some of the Region's major ports, as well as efforts to promote port property and keep appraised values current to obtain maximum revenue.

Laurentian:

This Region had a productive year in 1989-90, handling more than 1.6 million tonnes of goods. These included 568 thousand tonnes of forest products, 466 thousand tonnes of petroleum products, 222 thousand tonnes of ore concentrates, and 367 thousand tonnes of other commodities.

Gros-Cacouna deserves a special mention. This port experienced a considerable increase in traffic, with more than 90 vessels unloading about 500 thousand tonnes of goods.

Essroc Canada Inc. (formerly Miron) completed construction of a new facility at Gros-Cacouna for unloading cement or crushing clinker. It is anticipated that this new activity will increase tonnage by 150 thousand tonnes per year.

The Region spent \$2.3 million completing 90 per cent of the wharf reconstruction at St-Augustin. The estimated total cost of this project was \$7.4 million.

Wharf reconstruction at Harrington Harbour was completed at a cost of \$1.7 million.

Total capital expenditures for the year were \$6.1 million.

Operation and maintenance expenditures included \$1.3 million for dredging at eight ports, \$6.7 million for facility repairs, and \$1.1 million for various studies, inspections and surveys. Operation and maintenance expenditures totalled \$9.1 million.

The Region collected revenues totaling \$2.2 million.

### Maritimes:

Fiscal 1989-90 was a very busy year in this Region, which saw the completion of many capital projects.

Total capital expenditures for the year were \$10.4 million. Repair and upkeep at public ports totalled \$4.8 million.

The Region collected revenues totaling \$3.5 million, up from \$3.3 million in 1988-89.

Principal commodities shipped through facilities in this region include coal, forest products, salt, petroleum products, fish, potatoes, coated paper, sand, gravel and general cargo.

The Region completed its expansion of wharf facilities at Bayside (Sand Point), New Brunswick, at a total cost of \$9.9 million. Related activities included the inauguration of a container operation from Bayside to Port Elizabeth, New Jersey, and the lease of a site for a cold storage facility at Bayside.

To the end of 1989/90, the Region spent \$8.5 million to complete expansion of existing facilities and to construct a new marginal wharf at Souris, Prince Edward Island. In addition, upgrading of facilities at the Souris Boat Harbour was completed at a total cost of \$2.5 million.

The Region also completed construction of wharf facilities at Cap-aux-Meules, Iles-de-la-Madeleine. The project totalled \$3.9 million.

### Central Region:

This Region provides for the management, maintenance and development of 50 sites in Ontario and two in Manitoba. It also maintains close contact with five Harbour Commissions.

The principal commodities handled here include salt, petroleum products, grain, sand, stone, gravel and coal.

The total gross revenue realized for 1989-90 was \$2.3 million.

The Region's major capital program this year focussed on two projects. Repair and restoration of the Crawford Dock in Kingston, Ontario, was completed. Design requirements for the ferry facilities serving Pelee Island and the Mainland were tentatively finalized. This project will proceed as soon as the Province of Ontario orders its new ferry, and agreement is reached on divestiture of the system ports to the Province.

Major dredging projects this year included Toronto's Keating Channel, at a cost of \$330,000.

A number of major wharf projects were completed during 1989-90, including:

- repairs to Structure 15 at Owen Sound;
- repairs to Toronto's South Pier;
- repairs to the Approach Pier at Leamington;
- repairs to damage caused by erosion at Snug Harbour, in Goderich.

### Western Region:

This Region administers public harbours and port facilities at 146 sites across British Columbia, Alberta, Saskatchewan and the Northwest Territories.

The scale of the Region's facilities ranges from the largest revenue-producing public harbour in Canada (Victoria Harbour, which earned local 1989-90 revenues of \$1.3 million), to isolated communities where the sole means of access is the Transport Canada wharf.

The Western Region's total revenue in 1989-90 was \$2.1 million.

Victoria Harbour remains the busiest and most unique of Western Region's ports. Over one million passengers on four regularly scheduled marine carriers embarked or disembarked at Victoria Harbour in 1989-90. In addition, over 20,000 recreational vessel movements took place within Harbour limits, co-existing with approximately 60 daily helicopter and float plane movements.

Other important public harbours in the Region are Kitimat, Crofton, Powell River and Campbell River.

The major commodity handled at the Region's public port facilities is petroleum products. Another major use of the facilities is the re-supply of goods and foodstuffs to isolated and semi-isolated communities.



### III

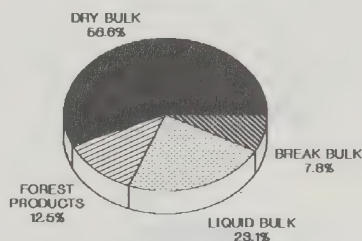
## COMMODITY AND TONNAGE INFORMATION\*

### Commodities Handled At Public Ports

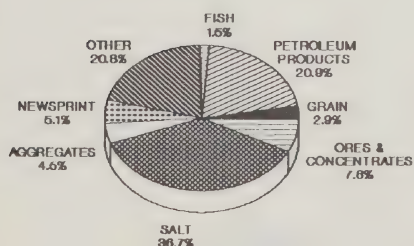
Harbours and Port's public port facilities handled 10.6 million tonnes of cargo valued in excess of \$3 billion in 1989, up 25.1% from 1988 tonnage.

Dry bulk commodities (excluding forest products) accounted for 56.6% of the total tonnage, while liquid bulk, forest products and break bulk accounted for 23.1%, 12.5% and 7.8% respectively. (See Figure 1)

**FIGURE 1  
MAJOR COMMODITIES  
BY CATEGORY**



**FIGURE 2  
MAJOR COMMODITIES**



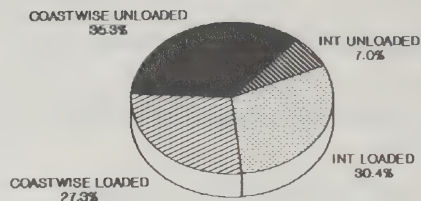
The major commodities handled by public port facilities in 1989 were salt (3.9 million tonnes), petroleum products (2.2 million tonnes), ores and concentrates (813 thousand tonnes), newsprint (548 thousand tonnes), aggregates (475 thousand tonnes), grain (308 thousand tonnes) and fish (156 thousand tonnes). In comparison with 1988 traffic, 1989 tonnages for salt, petroleum and aggregates increased by 69.5%, 15.8% and 23.1% respectively ores, newsprint and grain declined by 26.1%, 4.9% and 3.1% respectively. (See Figure 2)

\*

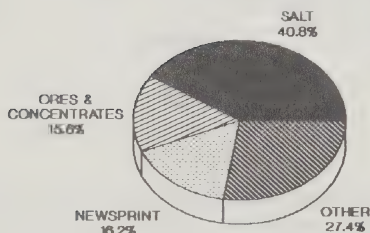
Commodity tonnage data are based on calendar year rather than fiscal year and include only cargo handled at public port facilities, not private facilities.

Domestic (coastwise) traffic movements accounted for 62.6% of the total 1989 tonnage. Domestic cargo unloaded exceeded loaded cargo by a ratio of 1.29:1. (See Figure 3)

**FIGURE 3  
CARGO LOADED / UNLOADED**



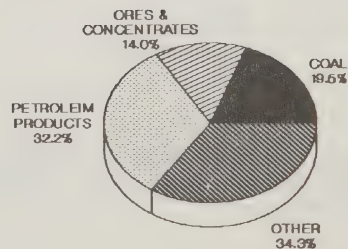
**FIGURE 4  
MAJOR EXPORTS**



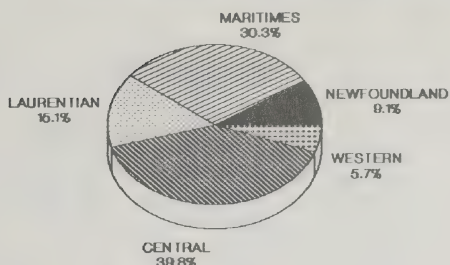
The 37.4% of total 1989 tonnage shipped internationally over public port facilities included exports of 3.2 million tonnes and imports of 746 thousand tonnes. The estimated total value of these exports and imports was \$906 million and \$306 million respectively. Major exports were salt (1.3 million tonnes), newsprint (525 thousand tonnes) and ores and concentrates (506 thousand tonnes). (See Figure 4)

Major imports were petroleum products (240 thousand tonnes), coal (145 thousand tonnes), ores and ore concentrates (104 thousand tonnes). (See Figure 5)

**FIGURE 5  
MAJOR IMPORTS**



**FIGURE 6**  
**COMMODITY TRAFFIC**  
**ON A REGIONAL BASIS**



In context of Canadian Coast Guard Regions, the Central Region accounted for 39.8% of the 1989 tonnage at public port facilities followed by Maritimes (30.3%), Laurentian (15.1%), Newfoundland (9.1%) and Western (5.7%). (See Figure 6)

The Maritimes Region led in terms of international tonnage with 1.6 million tonnes, or 39.7%, of the total 1989 international cargo. Central Region handled 1.3 million tonnes (33.6%) of international traffic, Laurentian handled 844 thousand tonnes (21.6%) and Newfoundland handled 220 thousand tonnes (5.5%). There were no international commodity movements in the Western Region.

The corresponding total estimated values of the international cargo handled in each region were: Maritimes \$637.1 million, Central \$34.7 million, Laurentian \$190.4 million, Newfoundland \$55.7 million. The apparent wide discrepancy between the tonnage and the value of international cargo handled by Central Region is due to the fact that the 1.3 million tonnes handled by this region is almost exclusively comprised of relatively low unit-value salt exports.

# IV

## SUMMARY OF OPERATIONS FOR MAJOR COMMERCIAL PORTS

### Argentia, Newfoundland

Located on the western side of Newfoundland's Avalon Peninsula, Argentia is approximately 130 kilometres from St. John's. The port, which offers an ice-free, deep-water harbour, features two public wharves; one no longer used, the other a fleet dock. The fleet dock has 635 metres of docking face and is 18.8 metres wide, with depths alongside of 7.9 to 8.5 metres. The Port also offers a "Ro-Ro" ramp, three private wharves, two tanks and a pipeline. Argentia plays a major role in the export of fish and the import of salt. In 1989, the public wharf handled 76,158 tonnes of cargo, a 61.5% increase over 1988.

### Revenue (\$)

1989-90	66,178
1988-89	60,725
1987-88	62,253
1986-87	63,338
1985-86	25,174

### Cargo (tonnes)

1989	76,158
1988	47,165
1987	39,493
1986	26,764
1985	N/A

### Baie-Comeau, Québec

This port is located on the north shore of the St. Lawrence River, 440 kilometres downstream from Québec City. A transshipment port for grain and an export port for newsprint and aluminium, Baie-Comeau features almost 1,000 linear metres of private docking facilities. These include a grain terminal with elevator capacity for approximately 364,000 tonnes of wheat. The port also features a public wharf with 585 linear metres of docking face with depths of 7.0 to 9.0 metres. The public wharf handled 109,810 tonnes of cargo in 1989, a 37.8% increase over 1988.

### Revenue (\$)

1989-90	301,296
1988-89	460,264
1987-88	394,867
1986-87	338,765
1985-86	321,209

### Cargo (tonnes)

1989	109,810
1988	176,639
1987	189,026
1986	173,953
1985	161,364

## IV

### Summary of Operations for Major Commercial Ports

#### Bayside, New Brunswick

This port is located on the St. Croix River, which empties into the Passamaquoddy Bay on its way to the Bay of Fundy. Situated 12 kilometres northwest of St. Andrews, Bayside is an active terminal for the import and export of fish, pulpwood, lumber, potatoes and fuel. The port features one "L"-shaped public wharf that has berth lengths of 91.4 and 79.2 metres, and a water depth of 8.5 metres. Bayside is ice-free and open to year-round navigation. In 1989, the public wharf handled 44,234 tonnes of cargo, a 18.5% increase over 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	128,981
1988-89	54,462
1987-88	48,943
1986-87	56,995
1985-86	61,618

#### Cargo (tonnes)

1989	44,234
1988	37,343
1987	37,115
1986	40,105
1985	49,944

#### Botwood, Newfoundland

Located on the northeast coast of Newfoundland, this port is 37 kilometres from the town of Grand Falls. The port supports the pulp and paper mill as well as the area's petroleum needs. It features two private terminals handling newsprint and petroleum, and two public wharves. One public wharf, an oil dock, is a 52-metre by 10-metre finger pier. The other, a transit wharf, is an 83-metre-long marginal wharf with a 1,281-square-metre transit shed. The port is navigable year-round, requiring icebreaker assistance from January to April. The public facilities handled 76,462 tonnes of cargo in 1989, a 8.1% decrease over 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	88,693
1988-89	89,067
1987-88	68,494
1986-87	54,436
1985-86	95,707

#### Cargo (tonnes)

1989	76,462
1988	83,230
1987	73,479
1986	62,479
1985	69,912



## IV

### Summary of Operations for Major Commercial Ports

#### Cap-aux-Meules, Québec

This port plays an important role in the resupply of the Iles-de-la-Madeleine. The port is well-protected by a public breakwater and has extensive facilities for fishing vessels and small craft. The transportation infrastructure includes two public berths. One is 172 metres long, the other 90 metres long, ending in a 28.8-metre-wide "Ro-Ro" ramp. Cap-aux-Meules is navigable from May to December. The public facilities handled 121,221 tonnes of cargo in 1989, a 34.0% increase over 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	114,947
1988-89	134,097
1987-88	123,863
1986-87	120,495
1985-86	110,120

#### Cargo (tonnes)

1989	121,221
1988	90,497
1987	100,863
1986	100,453
1985	99,974

#### Charlottetown, Prince Edward Island

Charlottetown is the principal port on Prince Edward Island, and the site of the provincial capital. The port features one public marine terminal with over 400 linear metres of dock face, and over 2,300 square metres of warehousing; two private tanker terminals; and a Canadian Coast Guard base. The public terminal at Charlottetown experienced a 35% increase in traffic in 1989, with 536,285 tonnes.

#### Revenue (\$)

1989-90	271,957
1988-89	204,963
1987-88	200,458
1986-87	217,739
1985-86	190,296

#### Cargo (tonnes)

1989	536,285
1988	397,335
1987	449,997
1986	491,558
1985	489,801



## IV

### Summary of Operations for Major Commercial Ports

#### Chatham, New Brunswick

Situated on the south shore of the Miramichi River, Chatham is 45 kilometres inland from the Gulf of St. Lawrence and 8 kilometres east of Newcastle. The port features two public wharves; Chatham East is used for loading wood pulp while Chatham West is limited to fishing traffic. The port also features three private wharves and some private tank farms. Chatham harbour is open year-round, with occasional icebreaker assistance. In 1989, the public wharves handled 31,870 tonnes of cargo, a 16.9% decrease from 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	147,174
1988-89	193,627
1987-88	201,588
1986-87	182,071
1985-86	86,414

#### Cargo (tonnes)

1989	31,870
1988	38,369
1987	56,586
1986	7,807
1985	20,802

#### Corner Brook, Newfoundland

This port, located on the west coast of Newfoundland, supports the City of Corner Brook's role as a distribution centre for cargo bound for western and central Newfoundland. It is also of great importance to the local paper mill, cement plant and fishing industry. Corner Brook is a large, well-sheltered deep-water port that features three oil terminals, a 503-metre-long mill wharf, a bulk cement terminal, a 361-metre-long public wharf upgraded to handle container traffic, and a 2,436-square-metre public warehouse. The port is navigable year-round, with occasional icebreaker assistance. The public wharf handled 142,124 tonnes of cargo in 1989, a 44.7% increase over 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	323,954
1988-89	229,158
1987-88	119,182
1986-87	66,266
1985-86	69,013

#### Cargo (tonnes)

1989	142,124
1988	98,228
1987	33,409
1986	34,323
1985	30,092

## IV

### Summary of Operations for Major Commercial Ports

#### Cornwall, Ontario

Located on the north shore of the St. Lawrence River, Cornwall is 120 kilometres upstream from Montreal. Its primary role is to support the bulk product needs of the local synthetic fibre plants and paper mill. The port, however, has the potential to become the marine supply route for industries in northeastern New York and Ontario. The port features one public wharf, 175 metres long with depths of 8.2 metres, and private tank farms with extensive storage for liquid products. The public wharf handled 82,057 tonnes of cargo in 1989, including 39,072 tonnes of non-petroleum liquids, (mostly caustic soda).

#### Revenue (\$)

1989-90	102,975
1988-89	105,672
1987-88	94,293
1986-87	85,488
1985-86	79,836

#### Cargo (tonnes)

1989	82,057
1988	87,038
1987	69,460
1986	73,188
1985	61,337

#### Dalhousie, New Brunswick

This port, located in the Bay of Chaleur, is a bulk port with exports of newsprint and ore concentrates, and imports of petroleum and coal. The port features two public wharves with 375 linear metres of dockage, a "Ro-Ro" ramp, 8,330 square metres of warehousing, and a ferry terminal. The public facilities handled 1,089,992 tonnes of cargo in 1989, an increase of 27.3% over 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	858,888
1988-89	774,723
1987-88	705,031
1986-87	695,899
1985-86	518,977

#### Cargo (tonnes)

1989	1,089,992
1988	856,072
1987	806,954
1986	712,778
1985	635,694

## IV

### Summary of Operations for Major Commercial Ports

#### Goderich, Ontario

This port on the eastern shore of Lake Huron, at the mouth of the Maitland River, is a major export point for salt and a distribution centre for grain. The port features approximately 6,300 linear metres of berthage at one private, and five public, wharves. The maintained channel and harbour depths range from 6.4 to 7.3 metres. Private grain elevators with a capacity of 129,000 tonnes of wheat are available under contract. Traffic at the public facilities in 1989 totalled almost 3.45 million tonnes, up 83.9% over 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	1,103,336
1988-89	1,063,567
1987-88	889,917
1986-87	862,388
1985-86	414,860

#### Cargo (tonnes)

1989	3,447,881
1988	1,874,742
1987	1,776,865
1986	1,939,013
1985	1,385,916

#### Gros-Cacouna, Québec

Located on the south shore of the St. Lawrence River, Gros-Cacouna is about 190 kilometres downstream from Québec City. It is a major shipping centre for the overseas export of locally-produced lumber and newsprint. The port is an artificial harbour enclosed by two breakwaters. It features a 240-metre-long public wharf, and a 2,800-square-metre warehouse. It is navigable year-round, with occasional icebreaker assistance. All of Gros-Cacouna's port traffic is accommodated at the public wharf. The wharf experienced a 39.1% increase in total commodity tonnage in 1989.

#### Revenue (\$)

1989-90	354,261
1988-89	281,194
1987-88	251,242
1986-87	193,703
1985-86	90,218

#### Cargo (tonnes)

1989	412,642
1988	296,718
1987	227,684
1986	158,993
1985	44,835

## IV

### Summary of Operations for Major Commercial Ports

#### Kingsville, Ontario

This port is located on the north side of Lake Erie, approximately 48 kilometres southeast of Windsor. The port is used to move aggregates and is one of two ports connecting Pelee Island with the mainland. Kingsville features seven small finger piers for fishing vessels, a 389.6-metre public wharf, and a 272-metre ferry wharf. The port is navigable from April to December. The public wharf accommodates all of the non-ferry traffic, subtotalling 118,317 tonnes in 1989 -- a 10.9% increase over 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	85,323
1988-89	90,036
1987-88	107,447
1986-87	99,968
1985-86	65,345

#### Cargo (tonnes)

1989	118,317
1988	106,655
1987	155,576
1986	180,156
1985	116,987

#### Long Pond Manuels, Newfoundland

Located on the eastern shore of Conception Bay, this port is approximately 20 kilometres west of St. John's. It is a bulk port primarily engaged in the export of the mineral pyrophyllite, and the import of petroleum products, grains and cement. All of this traffic is accommodated at the 245-metre-long public wharf. In 1989, the port handled 151,591 tonnes of cargo, a 9.5% decrease from 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	91,631
1988-89	109,514
1987-88	121,178
1986-87	104,314
1985-86	88,387

#### Cargo (tonnes)

1989	151,591
1988	167,464
1987	183,404
1986	174,563
1985	147,681

## IV

### Summary of Operations for Major Commercial Ports

#### Matane, Québec

The port of Matane is 400 Kilometres downstream from Québec City, on the south shore of the St. Lawrence River. Its primary role is to ship local pulpwood to domestic markets in Limoilou and La Baie. The harbour at Matane is formed by two breakwaters. Port facilities include a provincial ferry wharf; a rail ferry wharf linking Matane with Godbout and Baie-Comeau; a marginal public wharf 160 metres long; and a public finger pier with 210 metres of docking face. The public wharves handled 61,093 tonnes of cargo in 1989, a 45.0% decrease from 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	45,986
1988-89	49,603
1987-88	48,295
1986-87	70,599
1985-86	55,018

#### Cargo (tonnes)

1989	61,093
1988	111,078
1987	113,285
1986	116,102
1985	118,159

#### Mulgrave, Nova Scotia

This port is located 280 kilometres northeast of Halifax. One of three ports in the Strait of Canso, it features the deepest ice-free harbour in North America, with protected anchorage for vessels up to 500,000 dead weight tonnage. Mulgrave is a transshipment port for salt from Pugwash and les Iles-de-la-Madeleine, and for the shipment of aggregates, ores, fish and pulpwood. The port has five wharves: two fishing wharves, a private wharf used to ship aggregates, a small tanker terminal and a public wharf. The public wharf is 435 metres long with depths alongside of 11 metres. It also has a 1,400-square-metre public warehouse. In 1989, the public wharf accommodated 100,509 tonnes of cargo, a 57% decrease from 1988 due to a reduction of salt.

#### Revenue (\$)

1989-90	106,335
1988-89	130,834
1987-88	164,072
1986-87	86,518
1985-86	35,003

#### Cargo (tonnes)

1989	100,509
1988	233,873
1987	231,995
1986	74,004
1985	N/A

## IV

### Summary of Operations for Major Commercial Ports

#### Newcastle, New Brunswick

This port is on the north bank of the Miramichi River, 53 kilometres inland from the Gulf of St. Lawrence. It is a major export point for forest products to overseas markets. The port features five marine terminals, including a 313-metre public wharf, two tanker terminals and two wharves for forest products. The Miramichi River is navigable year-round, with occasional ice-breaker assistance. In 1989, the public wharf accommodated 219,366 tonnes of products, a 7.7% increase over 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	566,305
1988-89	598,759
1987-88	730,003
1986-87	694,814
1985-86	240,741

#### Cargo (tonnes)

1989	219,366
1988	203,704
1987	181,668
1986	191,513
1985	89,635

#### North Sydney, Nova Scotia

Located on Cape Breton Island, this transshipment port for fish, salt and cement is 416 kilometres northeast of Halifax. It features a breakwater, a warehouse of 640 square metres and a public wharf with three berthages with lengths of 30 to 130 metres, and depths of 7.3 to 7.9 metres. In 1989, the wharf handled 1,795 tonnes of commodities, a 71.9% decrease from 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	17,799
1988-89	28,807
1987-88	34,745
1986-87	32,354
1985-86	36,637

#### Cargo (tonnes)

1989	1,795
1988	6,379
1987	1,630
1986	715
1985	N/A



## IV

### Summary of Operations for Major Commercial Ports

#### Parry Sound, Ontario

This port is located on the east shore of Georgian Bay, at the mouth of the Seguin River. Parry Sound is used primarily for the import of bulk salt and petroleum products. The port features a private tanker terminal, a public wharf, and a 275-metre-long finger pier. The port is navigable from May to December. The public wharf handled 83,034 tonnes of cargo in 1989, a 1.7% increase over 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	56,724
1988-89	53,778
1987-88	52,628
1986-87	75,193
1985-86	71,034

#### Cargo (tonnes)

1989	83,034
1988	81,586
1987	81,234
1986	103,759
1985	98,069

#### Pointe-au-Pic, Québec

This port is located in Malbaie, on the north shore of the St. Lawrence River, 144 kilometres northeast of Québec City and 72 kilometres south of the Saguenay River. The main commodities handled at Pointe-au-Pic are lumber and newsprint. The port features one public wharf, 120 metres long with depths alongside of 8.2 metres, and 1,935 square metres of warehousing. In 1989, the public wharf handled 32,067 tonnes of commodities, a 19.9% decrease from 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	110,126
1988-89	117,292
1987-88	45,858
1986-87	61,117
1985-86	45,500

#### Cargo (tonnes)

1989	32,067
1988	40,050
1987	16,087
1986	16,695
1985	N/A

## IV

### Summary of Operations for Major Commercial Ports

#### Port Stanley, Ontario

Located on Lake Erie's north shore, at the mouth of Kettle Creek, this port features 1,345 metres of dockage administered by Harbours and Ports. The port is a shipping terminal for locally produced grains and cement, and a receiving terminal for coal, fertilizer and petroleum products, including asphalt. It also supports an active commercial fishing industry. The port features a grain elevator and silos that can store 17,000 tonnes of wheat. It also has an 836-square-metre public warehouse; tank storage facilities for fuels, asphalt and liquid fertilizer and open storage for coal and potash. Port Stanley's public wharves accommodated 198,899 tonnes of cargo in 1989, a 15.5% decrease from 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	143,645
1988-89	209,783
1987-88	169,137
1986-87	164,536
1985-86	168,725

#### Cargo (tonnes)

1989	198,899
1988	235,326
1987	317,133
1986	370,534
1985	303,892

#### Pugwash, Nova Scotia

This port is on the south shore of the Northumberland Strait, approximately 135 kilometres north of Halifax. Its primary cargo is bulk salt shipments bound mainly for domestic markets. The port features a 295-metre public wharf and a fisherman's wharf. The navigation season for Pugwash extends from April to December. The public wharf handled 380,378 tonnes of cargo in 1989, a 48.3% increase over 1988. The two products handled in 1989 were salt and pulpwood. Salt accounted for 95% of the total traffic of 380,378 tonnes.

#### Revenue (\$)

1989-90	243,227
1988-89	124,380
1987-88	151,444
1986-87	181,805
1985-86	135,027

#### Cargo (tonnes)

1989	380,378
1988	256,545
1987	303,350
1986	399,659
1985	341,367

## IV

### Summary of Operations for Major Commercial Ports

#### Rimouski, Québec

This port on the south shore of the St. Lawrence River is about 315 kilometres downstream from Québec City. It is a regional distribution point for petroleum, salt and general cargo. The port features 640 metres of public wharf and a public warehouse. The port is navigable year-round, with occasional icebreaker assistance. All of Rimouski's port traffic is handled at the public wharf. The 1989 commodity traffic of 304,960 tonnes of cargo was a 0.2% decrease from 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	291,927
1988-89	328,494
1987-88	265,298
1986-87	322,852
1985-86	229,944

#### Cargo (tonnes)

1989	304,960
1988	305,587
1987	312,963
1986	343,866
1985	306,067

#### Sarnia, Ontario

The public harbour of Sarnia is on the east shore of the St. Clair River, near its junction with Lake Huron. The port supports Sarnia's role as Canada's major centre of oil refining and petrochemical manufacturing. Much of the secondary industry in the area is oriented towards serving the needs of the major oil refineries and petrochemical plants. The port is also a major transshipment point for grain. There are two public facilities for general cargo (now not used), and twelve private port facilities, six of which are used to ship petroleum products to various domestic and international destinations.

#### Revenue (\$)

1989-90	90,358
1988-89	133,129
1987-88	169,327
1986-87	121,856
1985-86	162,287

#### Cargo (tonnes)

1989	0
1988	0
1987	22,328
1986	21,272
1985	11,937

## IV

### Summary of Operations for Major Commercial Ports

#### Sault Ste. Marie, Ontario

This port is located on the north shore of the St. Mary's River, which joins Lake Superior with Lake Huron. It is located near the Sault Ste. Marie (Canada) Canal. The port's primary role is to support the local steel, pulp and paper, and chemical mills. There are five private marine terminals and a 91-metre-long public wharf, which is an L-shaped long head block. The public wharf handled 200,613 tonnes of cargo in 1989, a 17.5% decrease from 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	355,879
1988-89	429,180
1987-88	285,949
1986-87	277,672
1985-86	209,243

#### Cargo (tonnes)

1989	200,613
1988	243,299
1987	252,696
1986	238,250
1985	252,957

#### Sorel, Québec

Located on the south shore of the St. Lawrence River, at the mouth of the Richelieu River, Sorel is about 75 kilometres downstream from Montreal. The navigational season is 12 months a year. In the past few years, the port has played a dual role, serving as a supplementary storage and shipping area for iron and titanium products, and as an unloading and storage facility for salt. The port features four berths with lengths of 110 to 244 metres, and alongside depths of 5.0 to 9.1 metres. In 1989, 55,707 tonnes of commodities were handled at this facility, a 6.9% increase over 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	198,872
1988-89	192,674
1987-88	196,350
1986-87	256,331
1985-86	134,870

#### Cargo (tonnes)

1989	55,707
1988	52,118
1987	28,318
1986	76,775
1985	N/A

## IV

### Summary of Operations for Major Commercial Ports

#### Stephenville, Newfoundland

The port of Stephenville is located on the north side of St. George's Bay, on Newfoundland's west coast. It plays an important role in supporting the local newsprint mill and the local distribution of petroleum products. It features a public wharf 293 metres long with depths alongside of 7.8 to 8.7 metres. The public wharf handled 182,982 tonnes of cargo in 1989, a 4.3% increase over 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	185,136
1988-89	230,262
1987-88	155,483
1986-87	161,833
1985-86	122,739

#### Cargo (tonnes)

1989	182,982
1988	175,417
1987	162,084
1986	169,049
1985	172,984

#### Summerside, Prince Edward Island

Located on the south coast of Prince Edward Island, Summerside plays an important role in the export of agricultural products from the surrounding district, and the import of aggregates from domestic sources. The port has two private terminals, a public wharf that features 527.5 linear metres of dock face, and two warehouses with 4,254 square metres of heated storage space. The public wharf handled 125,638 tonnes of cargo in 1989, a 7.9% decrease from 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	82,216
1988-89	121,029
1987-88	108,591
1986-87	115,660
1985-86	59,203

#### Cargo (tonnes)

1989	125,638
1988	136,399
1987	139,279
1986	225,665
1985	104,574

## IV

### Summary of Operations for Major Commercial Ports

#### Sydney, Nova Scotia

This port is located on Cape Breton Island in northeastern Nova Scotia, roughly 435 kilometres from Halifax. The port plays an essential role in supporting industrial Cape Breton. It features several private terminals with over 1,180 linear metres of docking, in depths of 9.1 metres. Its public facility features a 305-metre docking face and a 1,860-square-metre public warehouse. The port is navigable year-round. The public wharf at Sydney handled 163,998 tonnes of cargo in 1989, a 38.2% increase over 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	176,653
1988-89	206,227
1987-88	185,891
1986-87	146,304
1985-86	98,939

#### Cargo (tonnes)

1989	163,998
1988	118,642
1987	128,062
1986	132,832
1985	160,334

#### Victoria, British Columbia

The port of Victoria, British Columbia, is located at the southeastern tip of Vancouver Island, 67 kilometres southwest of Vancouver. The main deep-sea activities take place at Ogden Point Pier. The largest commodity handled at Ogden Point is forest products. The port of Victoria also offers the necessary facilities to welcome the many cruise vessels along the British Columbia Coast. Within the inner harbour, five Transport Canada wharves and three floats are used by fishing and recreational vessels, and one is used for unloading petroleum products. In 1989, the public wharves handled 85,868 tonnes of commodities for a 127.5% increase over 1988.

#### Revenue (\$)

1989-90	1,310,474
1988-89	1,164,212
1987-88	1,018,309
1986-87	1,063,711
1985-86	1,033,563

#### Cargo (tonnes)

1989	85,868 *
1988	37,743
1987	95,791
1986	56,456
1985	N/A

\* Subject to revision



V

STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1989-90

Section 14 (1) of the Public Harbours and Port Facilities Act states that "Subject to any regulation made by the Governor in Council, the Minister may remit any rate, toll, fee or other charge or any interest thereon and may enter into contracts agreeing to the payment of rates, tolls, fees or other charges in place of those imposed or prescribed by the Governor in Council." Subsection (3) states that "a statement of each remission of one thousand dollars or more granted under subsection (1) shall be included in the annual report of the Minister to Parliament."

There were no remissions approved under this Section for 1989-90.

## VI

### PUBLIC HARBOUR ADVISORY COUNCILS

The Minister of Transport may establish Public Harbour Advisory Councils for such public harbours as the Minister may designate, in accordance with Section 5 of the Public Harbours and Port Facilities Act.

Public Harbour Advisory Councils play an important role in the overall mechanism that contributes to the development and implementation of national, regional and local ports policy and operation. These councils provide an organizational structure whereby the planning and operation of local ports can be discussed, and ensuing recommendations made to the Minister.

As of March 31, 1989, fifteen Councils have been established, as follows:

Québec	<ul style="list-style-type: none"><li>- Cap-aux-Meules</li><li>- Gaspé</li><li>- Matane</li><li>- Gros-Cacouna</li><li>- Rimouski</li><li>- Sorel</li></ul>
New Brunswick	<ul style="list-style-type: none"><li>- Dalhousie</li><li>- Chatham/Newcastle</li></ul>
Nova Scotia	<ul style="list-style-type: none"><li>- Sydney</li><li>- Port Hawkesbury/Strait of Canso</li><li>- Digby</li><li>- Yarmouth</li></ul>
Prince Edward Island	<ul style="list-style-type: none"><li>- Charlottetown</li><li>- Summerside</li><li>- Georgetown</li></ul>

## VII

### FINANCIAL REVIEW

Total Expenditures in 1989-90 are shown below (\$000s)

Appropriations

Operating and maintenance	\$ 32,293
Capital	<u>34,961</u>
Total expenditures	<u>\$ 67,254</u>

<u>Gross Revenue</u>	\$ 11,564
Commissions, UIC and CPP	<u>(627)</u>
Net revenue	<u>\$ 10,937</u>

Gross revenues in 1989-90 for the program were \$11,563,566, which represent 35.8% of non-capital expenditures and 17.2% of total expenditures. Under the terms of the Public Harbours and Port Facilities Act, wharfingers and harbour masters receive a set commission rate on tariff revenues collected from their respective ports. The remaining funds are paid into the Consolidated Revenue Fund of Canada.

In 1989-90, 173 harbour masters and wharfingers represented Transport Canada at its public ports. Commission payments to appointees ranged from nil to \$57,324, depending upon the level of traffic at the port and the activity of the appointee. For those appointees receiving commissions, the average annual commission paid was \$3,625. Appreciation must be expressed to all appointees who provided sound port administration to the benefit of their community.

Of the 526 sites identified within the program, 30 major commercial ports accounted for revenues of \$8,024,520 or 69.4% of the gross revenues. Port-specific revenues provide a good indicator of the level of commercial activity at a port. They understate the level of total port activity, however, as many ports have larger volumes of smaller craft (e.g. fishing vessels) that use facilities but pay minimal fees.

## **Listing of Financial Statements**

Schedule 1	Summary of sites, expenditures and revenues, by province, for 1989-90
Schedule 2	Consolidated statement of gross revenues, from 1981-82 to 1989-90
Schedule 3	Consolidated statement of gross revenue, by major type
Schedule 4	Revenues and expenditures, by port, for 1989-90

## **Accounting Conventions**

In 1989-90, Transport Canada received revenue or made expenditures at approximately one half of its 526 sites. In some cases these sites consist of only a proclaimed harbour without shore facilities, or simply a land interest.

All 1989-90 expenditures are reported on a modified cash basis consistent with the "Public Accounts" presentation. Specifically excluded are depreciation expenses, accommodation provided by Public Works Canada, common services provided by Supply and Services Canada and grants-in-lieu of taxes paid by Public Works Canada.

Reconciliation of Public Accounts to direct expenditure activity at public harbours and port facilities is shown below:

	Operations and Maintenance <u>((\$000s))</u>	Capital <u>((\$000s))</u>
Public wharves and harbours activity as per Public Accounts	\$33,572	\$34,961
Non-distributed costs*	(1,279)	
	<u>          </u>	<u>          </u>
Public harbours and port facilities (administered by Transport Canada)	<u>\$32,293</u>	<u>\$34,961</u>

\* Non-distributed costs consist of employee benefit plans, research and development expenses and direct cost allocation.

Schedule 4 provides "Revenues and Expenditures by Port." The ports chosen are representative of their respective provinces and include the larger revenue-generating ports. Applied against these revenues are charges for all identified operating expenditures as well as commissions. Each port was then allocated a portion of headquarters and regional office administrative costs as follows:

- Administrative expenses from headquarters were split evenly among the sites in the five regions.
- Within each region all administrative and indirect expenses, down to the area-manager level, were considered regional overhead and split evenly among the sites in each region.

In Schedule 4, the following definitions and accounting conventions apply:

**Total revenue** - revenue from all sources including harbour dues, wharfage, berthage, storage, licences, leases, recoveries and other.

**Commissions** - fees paid to harbour masters and wharfingers, including those to the Canada Pension Plan/Unemployment Insurance Commission.

**Operating and maintenance** - all port maintenance project expenditures including operations and maintenance dredging and wharf repairs.

**Applied overheads** - regional and headquarters expenses allocated in equal proportions to all sites.

**Total expenditures** - all expenditures listed above.

**Operating income** - total revenue minus commissions, operating and maintenance, and other expenditures.

**Capital** - all capital project expenditures including major capital, minor capital and capital dredging.



**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
**SUMMARY OF SITES, EXPENDITURES AND REVENUES,**  
**BY PROVINCE, 1989-90**

<u>Province</u>	<u>Total Sites</u>	<u>Total Operations and Maintenance Expenditure</u>	<u>Total Capital Expenditure</u>	<u>Gross Revenues</u>
		(\$000s)	(\$000s)	(\$000s)
Newfoundland	59	3,499	17,375	1,488
Nova Scotia	122	1,369	345	1,024
Prince Edward Island	46	1,206	5,699	546
New Brunswick	31	2,214	2,907	1,800
Quebec	78	9,311	7,991	2,070
Ontario	50	3,913	279	2,299
Manitoba	2	1	0	3
Saskatchewan	4	0	0	0
Alberta	3	93	0	0
British Columbia	106	4,315	343	2,064
Northwest Territories	25	61	0	270
<b><u>Total</u></b>	<b><u>526</u></b>	<b><u>25,982*</u></b>	<b><u>34,939**</u></b>	<b><u>11,564</u></b>

\* Includes commissions of \$627K paid to harbour masters and wharfingers. Excludes headquarters and regional administration costs of \$6,938.

\*\* Does not include headquarters' minor capital expenditures of \$22K.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
**CONSOLIDATED STATEMENT OF GROSS REVENUES**

**GROSS REVENUES, 1981-82 TO 1989-90 (\$000s)**

<u>Fiscal Year</u>	<u>Gross Revenues</u>	<u>% Change Over Previous Year</u>
1981/82	6,047	0.5
1982/83	6,595	9.1
1983/84	7,605	15.3
1984/85	7,350	-3.3
1985/86	7,279	-1.0
1986/87	9,960	36.8
1987/88	10,496	5.4
1988/89	11,102	5.8
1989/90	11,564	4.2

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**

**GROSS REVENUE, BY MAJOR TYPE (\$000s)**

<u>Type of Revenue</u>	<u>1989-90</u>	<u>1988-89</u>	<u>% Change Over Previous Yr.</u>	<u>1989-90 Distribution</u>	<u>1988-89 Distribution</u>
Wharfage	5,692	5,563	2.3	49.2%	50.1%
Storage	227	266	-14.7	1.9%	2.4%
Berthage	1,372	1,371	0.1	11.9%	12.4%
Harbour dues	1,316	1,356	-2.9	11.4%	12.2%
Rentals & permits	2,275	2,094	8.6	19.7%	18.9%
Other	682	452	50.9	5.9%	4.0%
<b>Total</b>	<u>11,564</u>	<u>11,102</u>		<u>100%</u>	<u>100%</u>

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
**REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1989-90**

SUMMARY

<u>Region</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>O&amp;M*</u>	<u>Applied Overheads**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
Newfoundland	1,487,963	132,328	3,367,083	779,331	4,278,742	(2,790,779)	17,374,479
Maritimes	3,486,232	115,498	4,773,593	2,389,919	7,279,010	(3,792,778)	10,481,126
Laurentian	2,218,007	155,114	9,080,232	1,608,768	10,844,114	(8,626,107)	6,460,916
Central	2,301,994	139,428	3,774,520	684,372	4,598,320	(2,296,326)	279,432
Western	<u>2,069,370</u>	<u>84,875</u>	<u>4,359,813</u>	<u>1,475,095</u>	<u>5,919,783</u>	<u>(3,850,413)</u>	<u>342,781</u>
<b>TOTAL</b>	<u>11,563,566</u>	<u>627,243</u>	<u>25,355,241</u>	<u>6,937,485</u>	<u>32,919,969</u>	<u>(21,356,403)</u>	<u>34,938,734</u>

\* Represents Operations and Maintenance work at specific sites done by Public Works Canada on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
**REVENUES AND EXPENDITURES, BY PORT, 1989-90**

NEWFOUNDLAND REGION

<u>Port Location</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>O&amp;M*</u>	<u>Applied Overheads**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
<b>Newfoundland</b>							
Argentia	66,178	4,554	156,228	13,209	173,991	(107,813)	4,483,184
Botwood	88,693	10,565	51,136	13,209	74,910	13,783	0
Come by Chance	171,900	11,748	0	13,209	24,957	146,943	0
Corner Brook	323,954	20,275	147,593	13,209	181,077	142,877	9,509,361
Long Pond Manuels	91,631	7,460	119,698	13,209	140,367	(48,736)	601,974
Postville	1,107	623	2,259	13,209	16,091	(14,984)	0
Stephenville	185,136	12,113	72,820	13,209	98,142	86,994	0
St. Anthony	12,040	2,496	23,790	13,209	39,495	(27,455)	0
St. Lawrence	100	0	163,145	13,209	176,354	(176,254)	0
<b>Labrador</b>							
Black Tickle	2,537	993	480	13,209	14,682	(12,145)	0
Charlottetown	1,897	838	244	13,209	14,291	(12,394)	1,171,231
Goose Bay	218,543	0	366,662	13,209	379,871	(161,328)	0
Nain	3,488	1,131	711	13,209	15,051	(11,563)	0
<b>SUBTOTAL</b>	<b>1,167,204</b>	<b>72,796</b>	<b>1,104,766</b>	<b>171,717</b>	<b>1,349,279</b>	<b>(182,075)</b>	<b>15,765,750</b>
46 Remaining Sites	<u>320,759</u>	<u>59,532</u>	<u>2,262,317</u>	<u>607,614</u>	<u>2,929,463</u>	<u>(2,608,704)</u>	<u>1,608,729</u>
<b>TOTAL</b>	<u><b>1,487,963</b></u>	<u><b>132,328</b></u>	<u><b>3,367,083</b></u>	<u><b>779,331</b></u>	<u><b>4,278,742</b></u>	<u><b>(2,790,779)</b></u>	<u><b>17,374,479</b></u>

\* Represents Operations and Maintenance work at specific sites done by Public Works Canada on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY PORT, 1989-90

MARITIMES REGION

Port Location	Total Revenue	Commissions	O&M*	Applied Overheads**	Total Expenditures	Operating Income	Capital
<b>Prince Edward Island</b>							
Charlottetown	272,825	0	137,616	11,773	149,389	123,436	0
Georgetown	65,174	5,637	66,960	11,773	84,370	(19,196)	0
Souris	48,899	5,165	301,351	11,773	318,289	(269,390)	5,471,965
Summerside	83,798	6,957	79,286	11,773	98,016	(14,218)	0
<b>New Brunswick</b>							
Bayside/ Sand Point	128,981	8,969	65,496	11,773	86,238	42,743	1,785,937
Chatham	147,170	0	153,824	11,773	165,597	(18,427)	627,002
Dalhousie	858,888	19,439	1,231,784	11,773	1,262,996	(404,108)	165,204
Newcastle	566,305	0	56,484	11,773	68,257	498,048	102,158
North Head	23,255	3,258	72,040	11,773	87,071	(63,816)	0
<b>Nova Scotia</b>							
Hantsport	32,104	4,619	500	11,773	16,892	15,212	0
Mulgrave	106,335	0	111,587	11,773	123,360	(17,025)	75,410
North Sydney	17,799	3,244	128,477	11,773	143,494	(125,695)	0
Pictou	93,602	5,577	124,079	11,773	141,429	(47,827)	0
Port Hawkesbury	82,489	0	9,008	11,773	20,781	61,708	0
Pugwash	243,227	12,623	0	11,773	24,396	218,831	21,860
Shelburne	54,593	5,080	158,460	11,773	175,313	(120,720)	0
Sydney	176,653	14,109	126,110	11,773	151,992	24,661	0
Yarmouth	141,829	0	62,930	11,773	74,703	67,126	21,249
<b>Quebec</b>							
Cap-aux-Meules	<u>115,765</u>	<u>0</u>	<u>99,827</u>	<u>11,773</u>	<u>111,600</u>	<u>4,165</u>	<u>1,529,550</u>
<b>SUBTOTAL</b>	<b>3,259,691</b>	<b>94,677</b>	<b>2,985,819</b>	<b>223,687</b>	<b>3,304,183</b>	<b>(44,492)</b>	<b>9,800,335</b>
184 Remaining Sites	<u>226,541</u>	<u>20,821</u>	<u>1,787,774</u>	<u>2,166,232</u>	<u>3,974,827</u>	<u>(3,748,286)</u>	<u>680,791</u>
<b>TOTAL</b>	<b><u>3,486,232</u></b>	<b><u>115,498</u></b>	<b><u>4,773,593</u></b>	<b><u>2,389,919</u></b>	<b><u>7,279,010</u></b>	<b><u>(3,792,778)</u></b>	<b><u>10,481,126</u></b>

\* Represents Operations and Maintenance work at specific sites done by Public Works Canada on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY PORT, 1989-90

LAURENTIAN REGION

<u>Port Location</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>O&amp;M*</u>	<u>Applied Overheads**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
<b>Quebec</b>							
Baie-Comeau	301,296	20,855	132,209	21,168	174,232	127,064	473,193
Blanc-Sablon	45,015	2,610	263,539	21,168	287,317	(242,302)	0
Chandler	63,455	6,152	63,286	21,168	90,606	(27,151)	0
Gaspé	199,871	14,700	136,855	21,168	172,723	27,148	0
Gros-Cacouna	354,261	17,252	725,358	21,168	763,778	(409,517)	342,069
Matane	45,986	5,514	205,839	21,168	232,521	(186,535)	0
Mont-Louis	54,405	4,509	36,269	21,168	61,946	(7,541)	0
Pointe-au-Pic	110,126	4,319	99,049	21,168	124,536	(14,410)	0
Rimouski	291,927	18,765	380,413	21,168	420,346	(128,419)	2,410
Sorel	198,872	18,439	9,289	21,168	48,896	149,976	0
St-Siméon	5,829	1,324	1,277,827	21,168	1,300,319	(1,294,490)	0
<b>Northwest Territories</b>							
Nanisivik	264,222	0	24,388	21,168	45,556	218,666	0
<b>SUBTOTAL</b>	1,935,265	114,439	3,354,321	254,016	3,722,776	(1,789,511)	817,672
64 Remaining Sites	282,742	40,675	5,725,911	1,354,752	7,121,338	(6,838,596)	5,643,244
<b>TOTAL</b>	<u>2,218,007</u>	<u>155,114</u>	<u>9,080,232</u>	<u>1,608,768</u>	<u>10,844,114</u>	<u>(8,626,107)</u>	<u>6,460,916</u>

\* Represents Operations and Maintenance work at specific sites done by Public Works Canada on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.



**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
**REVENUES AND EXPENDITURES, BY PORT, 1989-90**

CENTRAL REGION

<u>Port Location</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>O&amp;M*</u>	<u>Applied Overheads**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
<b>Ontario</b>							
Collingwood	24,403	2,560	8,339	13,161	24,060	343	0
Cornwall	102,975	5,926	0	13,161	19,087	83,888	0
Goderich	1,103,336	57,323	403,417	13,161	473,901	629,435	0
Kingston	49,429	3,956	1,976	13,161	19,093	30,336	0
Kingsville	85,323	5,494	187,049	13,161	205,704	(120,381)	936
Leamington	12,825	1,646	418,556	13,161	433,363	(420,538)	8,307
Owen Sound	25,011	4,577	840,444	13,161	858,182	(833,171)	0
Parry Sound	56,724	5,505	0	13,161	18,666	38,058	0
Port Stanley	143,645	9,625	36,235	13,161	59,021	84,624	29,929
Sarnia	90,358	8,868	220,434	13,161	242,463	(152,105)	0
Sault-Ste-Marie	355,879	23,262	220,534	13,161	256,957	98,922	0
<b>Manitoba</b>							
Selkirk	<u>2,606</u>	<u>1,169</u>	<u>0</u>	<u>13,161</u>	<u>14,330</u>	<u>(11,724)</u>	<u>0</u>
<b>SUBTOTAL</b>	2,052,514	129,911	2,336,984	157,932	2,624,827	(572,313)	39,172
40 Remaining Sites	<u>249,480</u>	<u>9,517</u>	<u>1,437,536</u>	<u>526,440</u>	<u>1,973,493</u>	<u>(1,724,013)</u>	<u>240,260</u>
<b>TOTAL</b>	<u>2,301,994</u>	<u>139,428</u>	<u>3,774,520</u>	<u>684,372</u>	<u>4,598,320</u>	<u>(2,296,326)</u>	<u>279,432</u>

\* Represents Operations and Maintenance work at specific sites done by Public Works Canada on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
**REVENUES AND EXPENDITURES, BY PORT, 1989-90**

WESTERN REGION

<u>Port Location</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>O&amp;M*</u>	<u>Applied Overheads**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
<b>British Columbia</b>							
Campbell River	71,052	6,197	80,332	10,846	97,375	(26,323)	0
Chemainus	24,414	5,485	4,612	10,846	20,943	3,471	0
Crofton	90,928	6,829	0	10,846	17,675	73,253	0
Esquimalt	14,626	1,161	0	10,846	12,007	2,619	0
Gold River	27,044	5,476	0	10,846	16,322	10,722	0
Kitimat	125,615	9,639	0	10,846	20,485	105,130	0
Port Hardy	45,002	4,757	13,150	10,846	28,753	16,249	50,133
Powell River	62,172	6,258	6,593	10,846	23,697	38,475	0
Prince Rupert	109,725	0	336	10,846	11,182	98,543	0
Victoria	1,310,474	5,285	502,767	10,846	518,898	791,576	33,609
<b>Alberta</b>							
Fort Chipewyan	75	0	92,649	10,846	103,495	(103,420)	0
<b>Northwest Territories</b>							
Norman Wells	5,186	0	36,320	10,846	47,166	(41,980)	0
<b>SUBTOTAL</b>	<b>1,886,313</b>	<b>51,087</b>	<b>736,759</b>	<b>130,152</b>	<b>917,998</b>	<b>968,315</b>	<b>83,742</b>
124 Remaining Sites	183,057	33,788	3,623,054	1,344,943	5,001,785	(4,818,728)	259,039
<b>TOTAL</b>	<b><u>2,069,370</u></b>	<b><u>84,875</u></b>	<b><u>4,359,813</u></b>	<b><u>1,475,095</u></b>	<b><u>5,919,783</u></b>	<b><u>(3,850,413)</u></b>	<b><u>342,781</u></b>

\* Represents Operations and Maintenance work at specific sites done by Public Works Canada on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
RECETTES ET DEPENSES POUR 1989-1990, PAR PORT

RÉGION DE L'OUEST

Recettes	Dépenses	Frais	F&E*	Commissi-	Recettes	Commissi-	F&E*	Frais	Dépenses	Recettes
totales	totales	généraux	appliqués**	sions	totales	sions	généraux	généraux	totales	totales
du port	d'ex-	ploitation	bâtiments	immobili-	sations	sations	sations	sations	sations	sations

**Colombie-Britannique**

Campbell River	71 052	6 197	80 332	10 846	97 375	(26 323)	0
Chemainus	24 414	5 485	4 612	10 846	20 943	3 471	0
Crofton	90 928	6 829	0	10 846	17 675	73 253	0
Esquimault	14 626	1 161	0	10 846	12 007	2 619	0
Gold River	27 044	5 476	0	10 846	16 322	10 722	0
Kittimat	125 615	9 639	0	10 846	20 485	105 130	0
Port Hardy	45 002	4 757	13 150	10 846	28 753	16 249	0
Powell River	62 172	6 258	6 593	10 846	23 697	38 475	50 133
Prince Rupert	109 725	0	336	10 846	11 182	98 543	0
Victoria	1 310 474	5 285	502 767	10 846	518 898	791 576	33 609

**Alberta**

Port Chipewyan	75	0	92 649	10 846	103 495	(103 420)	0
----------------	----	---	--------	--------	---------	-----------	---

**Territoires du Nord-Ouest**

Norman Wells	5 186	0	36 320	10 846	47 166	(41 980)	0
--------------	-------	---	--------	--------	--------	----------	---

**Sous-TOTAL**

emplacements	1 886 313	51 087	736 759	130 152	917 998	968 315	83 742
--------------	-----------	--------	---------	---------	---------	---------	--------

**TOTAL**

emplacements	183 057	33 788	3 623 054	1 344 943	5 001 785	(4 818 728)	259 039
--------------	---------	--------	-----------	-----------	-----------	-------------	---------

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux répartis également entre tous les emplacements, la part de chaque emplacement étant fondée sur le nombre d'emplacements par région. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS  
RECETTES ET DÉPENSES POUR 1989-1990, PAR PORT**

**RÉGION DU CENTRE**

Emplacement du port	Recettes	Commis- sions	EGE*	Frais généraux appliqués**	Dépenses totales	Recettes d'ex- ploitation	Immo- bili- sations
<b>Ontario</b>							
Collingwood	24 403	2 560	8 339	13 161	240 060	343	0
Cornwall	102 975	5 926	0	13 161	19 087	83 888	0
Godolph	1 103 326	57 323	403 417	13 161	473 901	629 435	0
Kingston	49 436	3 956	1 976	13 161	19 093	30 336	0
Kingsville	85 323	5 494	187 049	13 161	205 704	(120 381)	936
Leamington	12 825	1 646	418 556	13 161	433 363	(420 538)	8 307
Owen Sound	25 071	4 577	840 444	13 161	858 182	(833 171)	0
Parry Sound	56 724	5 505	0	13 161	18 666	38 058	0
Port Stanley	143 645	9 625	36 235	13 161	59 021	84 624	29 929
Sarnia	90 358	8 868	220 434	13 161	242 463	(152 105)	0
Sault-Ste-Marie*	355 879	23 262	220 534	13 161	256 957	98 922	0
<b>Manitoba</b>							
Selkirk	2 606	1 169	0	13 161	14 330	(11 724)	0
<b>Sous-TOTAL</b>	2 052 514	129 911	2 336 984	157 932	2 624 827	(572 313)	39 172
40 autres emplacements	249 480	9 517	1 437 536	526 440	1 973 493	(1 724 013)	240 260
<b>TOTAL</b>	2 301 994	139 428	3 774 520	684 372	4 598 320	(2 296 326)	279 432

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux répartis également entre tous les emplacements, la part de chaque emplacement étant fondée sur le nombre d'emplacements par région. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS  
RECETTES ET DEPENSES POUR 1989-1990, PAR PORT  
RÉGION DES LAURENTIDES

Emplacement du port	Recettes totales	Commis- sions	EE*	Frais généraux appliqués**	Depenses totales	Recettes d'ex- ploitation	Immo- bili- sations
Québec							
Baie-Combeau	301 296	20 855	132 209	21 168	174 232	127 064	473 193
Blanc-Sablon	45 015	2 610	263 539	21 168	287 317	(242 302)	0
Chandler	63 455	6 152	63 286	21 168	90 606	(27 151)	0
Gaspé	199 871	14 700	136 855	21 168	172 723	27 148	0
Gros-Cacouna	354 261	17 252	725 358	21 168	763 778	(409 517)	342 069
Matane	45 986	5 514	205 838	21 168	232 521	(186 535)	0
Mont-Louis	54 405	4 509	36 269	21 168	61 946	(7 541)	0
Pointe-au-Pic	110 126	4 319	99 049	21 168	124 536	(14 410)	0
Rimouski	291 927	18 765	380 413	21 168	420 346	(128 419)	2 410
Sorel	198 872	18 439	9 289	21 168	48 896	149 976	0
St-Stiméon	5 829	1 324	1 277 827	21 168	1 300 319	(1 294 490)	0
Territoires du Nord-Ouest							
Nanisivik	264 222	0	24 388	21 168	45 556	218 666	0
Sous-TOTAL	1 935 265	114 439	3 354 321	254 016	3 722 776	(1 789 511)	817 672
64 autres	282 742	40 675	5 725 911	1 354 752	7 121 338	(6 838 596)	5 643 244
TOTAL	2 218 007	155 114	9 080 232	1 608 768	10 844 114	(8 626 107)	6 460 916

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux répartis également entre tous les emplacements, la part de chaque emplacement étant fondée sur le nombre d'emplacements par région. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS  
RECETTES ET DÉPENSES POUR 1989-1990, PAR PORT**

**RÉGION DES MARITIMES**

Emplacement du port	Recettes totales	Commis- sions	F&E*	Frais généraux appliqués**	Dépenses totales	Recettes d'ex- ploitation	Immo- bilis- ations
<b>Ile-du-Prince-Édouard</b>							
Charlottetown	272 825	0	137 616	11 773	149 389	123 436	0
Georgetown	65 174	5 637	66 960	11 773	84 370	(19 196)	0
Souris	48 899	5 165	301 351	11 773	318 289	(269 390)	5 471 965
Summerside	83 798	6 957	79 286	11 773	98 016	(14 218)	0
<b>Nouveau-Brunswick</b>							
Bayside/ Sand Point	128 981	8 969	65 496	11 773	86 238	42 743	1 785 937
Chatham	147 170	0	153 824	11 773	165 597	(18 427)	627 002
Dalhousie	858 888	19 439	1 231 784	11 773	1 262 996	(404 108)	165 204
Newcastle	566 305	0	56 484	11 773	68 257	498 048	102 158
North Head	23 255	3 258	72 040	11 773	87 071	(63 816)	0
<b>Nouvelle-Écosse</b>							
Hantsport	32 104	4 619	500	11 773	16 892	15 212	0
Mulgrave	106 335	0	111 587	11 773	123 360	(17 025)	75 410
North Sydney	17 799	3 244	128 477	11 773	143 494	(125 695)	0
Pictou	93 602	5 577	124 079	11 773	141 429	(47 827)	0
Port Hawkesbury	82 489	0	9 008	11 773	20 781	61 708	0
Pugwash	243 227	12 623	158 460	11 773	24 396	218 831	21 860
Shelburne	54 593	5 080	158 460	11 773	175 313	(120 720)	0
Sydney	176 653	14 109	126 110	11 773	151 992	24 661	0
Yarmouth	141 829	0	62 930	11 773	74 703	67 126	21 249
<b>Québec</b>							
Cap-aux-Neules	115 765	0	99 827	11 773	111 600	4 165	1 529 550
<b>Sous-TOTAL</b>	3 259 691	94 677	2 985 819	223 687	3 304 183	(44 492)	9 800 335
184 autres emplacements	226 541	20 821	1 787 774	2 166 232	3 974 827	(3 748 286)	680 791
<b>TOTAL</b>	3 486 232	115 498	4 773 593	2 389 919	7 279 010	(3 792 778)	10 481 126

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux répartis également entre tous les emplacements, la part de chaque emplacement étant fondée sur le nombre d'emplacements par région. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.



**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
RECETTES ET DEPENSES POUR 1989-1990, PAR PORT

RÉGION DE TERRE-NEUVE

Emplacement du port	Recettes totales	Commis- sions	EXE*	Frais généraux appliqués**	Depenses totales	Recettes d'ex- ploitation	Immo- bili- sations
<b>Terre-Neuve</b>							
Argentia	66 178	4 554	156 228	13 209	173 991	(107 813)	4 483 184
Botwood	88 693	10 565	51 136	13 209	74 910	13 783	0
Come by Chance	171 900	11 748	0	13 209	24 957	146 943	0
Corner Brook	323 954	20 275	147 593	13 209	181 077	142 877	9 509 361
Long Pond Manuels	91 631	7 460	119 698	13 209	140 367	(48 736)	601 974
Postville	1 107	623	2 259	13 209	16 091	(14 984)	0
Stephenville	185 136	12 113	72 820	13 209	98 142	86 994	0
St. Anthony	12 040	2 496	23 790	13 209	39 495	(27 455)	0
St. Lawrence	100	0	163 145	13 209	176 354	(176 254)	0
<b>Labrador</b>							
Black Tickle*	2 537	993	480	13 209	14 682	(12 145)	0
Charlottetown	1 897	838	244	13 209	14 291	(12 394)	1 171 231
Goose Bay	218 543	0	366 662	13 209	379 871	(161 328)	0
Nain	3 488	1 131	711	13 209	15 051	(11 563)	0
<b>SOUS-TOTAL</b>	1 167 204	72 796	1 104 766	171 717	1 349 279	(182 075)	15 765 750
46 autres emplacements	320 759	59 532	2 262 317	607 614	2 929 463	(2 608 704)	1 608 729
<b>TOTAL</b>	1 487 963	132 328	3 367 083	779 331	4 278 742	(2 790 779)	17 374 479

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux répartis également entre tous les emplacements, la part de chaque emplacement étant fondée sur le nombre d'emplacements par région. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DÉPENSES POUR 1989-1990, PAR PORT**

**SOMMAIRE**

Région	Recettes totales	Commis- sions	R&E*	Frais généraux appliqués**	Dépenses totales	Recettes d'ex- ploitation	Immo- bilis- ations
Terre-Neuve	1 487 963	132 328	3 367 083	779 331	4 278 742	(2 790 779)	17 374 479
Maritimes	3 486 232	115 498	4 773 593	2 389 919	7 279 010	(3 792 778)	10 481 126
Laurentides	2 218 007	155 114	9 080 232	1 608 768	10 844 114	(8 626 107)	6 460 916
Centre	2 301 994	139 428	3 774 520	684 372	4 598 320	(2 296 326)	279 432
Ouest	2 069 370	84 875	4 359 813	1 475 095	5 919 783	(3 850 413)	342 781
<b>TOTAL</b>	<b>11 563 566</b>	<b>627 243</b>	<b>25 355 241</b>	<b>6 937 485</b>	<b>32 919 969</b>	<b>(21 356 403)</b>	<b>34 938 734</b>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux répartis également entre tous les emplacements. La part de chaque emplacement étant fondée sur le nombre d'emplacements par région. Ce poste inclut également des dépenses mineures de R&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

## PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RECETTES BRUTES

## RECETTES BRUTES, de 1981-1982 à 1989-1990 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

Exercice financier	Recettes brutes	% d'écart par rapport à l'année précédente
1981-1982	6 047	0,5
1982-1983	6 595	9,1
1983-1984	7 605	15,3
1984-1985	7 350	-3,3
1985-1986	7 279	-1,0
1986-1987	9 960	36,8
1987-1988	10 496	5,4
1988-1989	11 102	5,8
1989-1990	11 564	4,2

## PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS

RECETTES BRUTES, PAR SOURCE PRINCIPALE

Type de recettes	1989-1990	1988-1989	% d'écart par rapport à l'année précédente	1989-1990	1988-1989	% d'écart par rapport à l'année précédente
Droits de recettes	5 692	5 563	2,3	49,2 %	50,1 %	
Droits d'entre-posage	227	266	-14,7	1,9 %	2,4 %	
Droit d'amarrage	1 372	1 371	0,1	11,9 %	12,4 %	
Droit de port	1 316	1 356	-2,9	11,4 %	12,2 %	
Loyers et permis	2 275	2 094	8,6	19,7 %	18,9 %	
Autres	682	452	50,9	5,9 %	4,0 %	
Total	11 564	11 102		100 %	100 %	

SOMMAIRE DES EMPLACEMENTS, DES DÉPENSES ET DES  
PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS  
RECETTES POUR 1989-1990, PAR PROVINCE

ANNEXE 1

Province	Nombre total d'em- placements	Dépenses totales de fonctionnement et d'entretien	Dépenses totales en capital	Recettes brutes
Terre-Neuve	59	3 499	17 375	1 488
Nouvelle-Écosse	122	1 369	345	1 024
Ile-du-Prince-Édouard	46	1 206	5 699	546
Nouveau-Brunswick	31	2 214	2 907	1 800
Québec	78	9 311	7 991	2 070
Ontario	50	3 913	279	2 299
Manitoba	2	1	0	3
Saskatchewan	4	0	0	0
Alberta	3	93	0	0
Colombie-Britannique	106	4 315	343	2 064
Territoires du Nord-Ouest	25	61	0	270
Total	526	25 982*	34 939**	11 564

\* Inclut les 627 000 \$ versés sous forme de commissions aux directeurs de port et gardiens de quai. Exclut les frais d'administration des bureaux régionaux et de l'administration centrale de 6 938 \$.

\*\* N'inclut pas des dépenses en capital secondaires de 22 000 \$ de l'administration centrale.

A l'annexe 4 s'appliquent les définitions et les conventions qui suivent :

**Recettes totales** - recettes provenant de toutes sources, y compris les droits de port, les droits d'amarrage, les droits de quaiage, les droits d'entreposage, les permis, les baux, les coûts recouvrés, etc....

**Commissions** - les honoraires versés aux directeurs de port et aux gardiens de quai, y compris les contributions au Régime de pension du Canada et à la Commission de l'emploi et de l'immigration.

**Fonctionnement et entretien** - toutes les dépenses de projet d'entretien portuaire, y compris les dépenses de fonctionnement et d'entretien au titre du dragage et des réparations aux quais.

**Frais généraux appliqués** : les dépenses des régions et de l'administration centrale attribuées à part égale à tous les emplacements.

**Dépenses totales** - toutes les dépenses énumérées ci-haut. **Recettes d'exploitation** - les recettes totales moins les commissions, les dépenses de fonctionnement et d'entretien et les autres dépenses.

**Immobilisations** - toutes les dépenses des projets d'immobilisations, y compris les projets d'équipement majeurs, les projets d'équipement mineurs et les immobilisations au titre du dragage.

La conciliation des comptes publics avec les dépenses directes aux quais et installations portuaires publiques figure ci-dessous :

Fonctionnement et entretien (en 000 \$)	Immobilisations (en 000 \$)
Activité sur les quais et dans les ports publics d'après les comptes publics	
33 572	34 961
Coûts non répartis*	(1 279)
Ports et installations portuaires publics (administrés par Transports Canada)	\$32 293
	\$34 961

\* Les coûts non répartis comprennent les régimes de prestations pour les employés, les dépenses de recherche et de développement et l'allocation de coût direct.

A l'annexe 4 figure les "Recettes et dépenses, par port". Les ports choisis sont représentatifs de leur province respective et incluent les ports rapportant les recettes les plus importantes. A côté de ces recettes figurent les droits en retour de toutes les dépenses d'exploitation définies de même que les commissions versées. Une part des coûts d'administration de l'administration centrale et des bureaux régionaux a été attribuée à chaque port comme il suit :

- Les frais administratifs de l'administration centrale ont été répartis également entre les emplacements des cinq régions.
- A l'intérieur de chaque région, tous les frais administratifs et indirects, jusqu'au niveau du gérant de zone, sont considérés comme des frais généraux régionaux et répartis également entre les emplacements de chaque région.



## Liste des états financiers

Annexe 1	Sommaire des emplacements, des dépenses et des recettes pour 1989-1990, par province
Annexe 2	État consolidé des recettes brutes, de 1981-1982 à 1989-1990
Annexe 3	État consolidé des recettes brutes, par source principale
Annexe 4	Recettes et dépenses pour 1989-1990, par port

## Conventions comptables

Transports Canada a touché en 1989-1990 des recettes ou a engagé des dépenses dans environ la moitié de ses emplacements. Ces emplacements sont simplement, dans certains cas, des endroits désignés, sans aucune installation terrestre ou sont uniquement des terrains appartenant à l'État. Il existe des infrastructures portuaires dans 326 emplacements.

Toutes les dépenses engagées en 1989-1990 ont été déclarées suivant une formule de comptabilité de caisse modifiée qui est conforme à la présentation des "comptes publics". En sont expressément exclus les dépenses communes assurées par Approuvisionnements et Services Canada et les subventions en guise d'impôt versées par Travaux publics Canada.

# VII

## EXAMEN FINANCIER

Le total des dépenses pour 1989-1990 figure ci-après en milliers de dollars.

Crédits :

Fonctionnement et entretien	32 293 \$
Immobilisations	34 961 \$
Dépenses totales	<u>67 254 \$</u>
Recettes brutes	11 564 \$
Commissions, CAC et RPC	(627)
Recettes nettes	<u>10 937 \$</u>

Les recettes brutes du programme en 1989-1990 se chiffraient à 11 563 566 millions de dollars, ce qui représente 35,8 % des dépenses autres qu'en capital et 17,2 % des dépenses totales. Aux termes des dispositions de la Loi sur les ports et installations portuaires publiques, les gardiens de quai et les maîtres de port touchent une commission, dont le taux est préalablement fixé, sur les recettes des tarifs provenant de leur port respectif. Les fonds restants sont ensuite versés au Trésor fédéral.

En 1989-1990, 173 directeurs de port et gardiens de quai représentaient Transports Canada dans ses ports publics. Les commissions versées à ces représentants allaient de 0 à 57 324 \$, selon le niveau du trafic d'un port donné et les activités du représentant dans ledit port. On a versé en moyenne pour l'année aux représentants une commission de 3 625 \$. Il faut remercier tous les représentants qui ont sainement administré leur port au profit de leur collectivité.

Des 526 emplacements définis à l'intérieur du programme, 30 ports commerciaux importants ont rapporté 8 024 520 millions de dollars ou 69,4 % des recettes brutes. Les recettes d'un port fournissent un bon indice du niveau d'activité commerciale qui y a cours. Elles minimisent cependant le niveau d'activités portuaires totales étant donné que bien des ports sont surtout fréquentés par de petits bâtiments (des bateaux de pêche, par exemple) dont les exploitants paient des frais minimes.

## CONSEILS CONSULTATIFS DES PORTS PUBLICS

### VI

Le ministre des Transports peut constituer des conseils consultatifs pour les ports publics qu'il désigne, conformément à l'article 5 de la Loi sur les ports et les installations portuaires publiques.

Les conseils consultatifs des ports publics constituent un élément important du mécanisme d'ensemble qui facilite l'élaboration et l'application des politiques, nationales, régionales et locales des ports et leur exploitation. Ils assurent une structure organisationnelle qui permet de discuter de la planification et de l'exploitation des ports locaux et de formuler au ministre les recommandations qui suivent de telles discussions.

Quinze conseils ont jusqu'à présent (au 31 mars 1989) été mis sur pied, à savoir :

au Québec	-	Cap-aux-Meules
	-	Gaspé
	-	Matane
	-	Gros-Cacouna
	-	Rimouski
	-	Sorel
au Nouveau-Brunswick	-	Dalhousie
	-	Chatham/Newcastle
en Nouvelle-Ecosse	-	Sydney
	-	Port Hawkesbury - détroit de Canso
	-	Digby
	-	Yarmouth
à l'Île-du-Prince-Édouard	-	Charlottetown
	-	Summerside
	-	Georgetown

## ETAT DES REMISES - 1989-1990

### V

Le paragraphe 1 de l'article 14 de la Loi sur les ports et installations portuaires publiques stipule que "sous réserve des règlements pris par le gouverneur en conseil, le Ministre peut faire remise des droits, taxes ou autres frais et des intérêts correspondants; il peut en outre accepter, fixés par le gouverneur en conseil." Le paragraphe 3 stipule en outre que "toute remise s'élevant à au moins 1 000 \$ doit être déclarée dans le rapport annuel du Ministre au Parlement".

Aucune remise n'a été approuvée aux termes de cet article pour l'année 1989-1990.

Sommaire des activités aux principaux ports commerciaux

## AI

Sydney, Nouvelle-Ecosse

Bretton dans le nord-est de la Nouvelle-Écosse, à environ 435 kilomètres de Halifax. Le port joue un rôle essentiel en appuyant les activités industrielles du Cap-Breton. On y retrouve plusieurs terminaux privés dont la façade d'amarrage a plus de 180 mètres linéaires de longueur et 9,1 mètres de profondeur. La façade d'amarrage de ses installations publiques a 305 mètres et comprend un entrepôt de 1 660 mètres carrés. Ce port est ouvert toute l'année. En 1989, on a maintenu 163 998 tonnes de marchandises et une augmentation de 38,2 % par rapport à 1988.

Receipts (\$)	
1989-90	176 653
1988-89	206 227
1987-88	185 891
1986-87	146 304
1985-86	98 939

Victoria, Colombie-Britannique

Le port de Victoria, Colombie-Britannique, est situé à l'extrémité sud-est de l'île de Vancouver, à 67 kilomètres au sud-ouest de Vancouver. Les principales activités halieutiques ont lieu à la jetée d'ogden point. Les principales marchandises les plus importantes à la jetée d'ogden point sont les produits forestiers. Le port de Victoria offre les installations nécessaires afin d'accueillir les navires de grande nombre. Dans l'arrière-port, cinq quais de transports Canada et trois quais flottants sont utilisés par les pêcheurs et les plateaux, et un autre est utilisé pour le déchargement de produits pétroliers. En 1989, on a maintenu 85 668 tonnes de marchandises aux quais publics, soit une augmentation de 127,5 % par rapport à 1988.

Receipts (\$)		Marchandises (tonnes)		S/O	
1989-90	1 310 474	1	85	1989	868
1988-89	1 614 212	1	37	1988	743
1987-88	1 018 309	1	95	1987	791
1986-87	1 063 711	56	56	1986	456
1985-86	1 033 563			1985	

## Sommaire des activités aux principaux ports commerciaux

## Stephenville, Terre-Neuve

## Recettes (\$)

1989-90	185 136
1988-89	230 262
1987-88	155 483
1986-87	161 833
1985-86	122 739

## Marchandises (tonnes)

1989	182 982
1988	175 417
1987	162 084
1986	169 049
1985	172 984

Le port de Stephenville est situé

sur la rive nord de la baie St.

George's, sur la côte ouest de

Terre-Neuve. Il joue un rôle

important en appuyant l'usine locale

de papier journal et la distribution

locale de produits pétroliers. On y

retrouve un quai public de

293 mètres de longueur dont la

profondeur varie entre 7,8 et

8,7 mètres. On y a manutentionné

182 982 tonnes de marchandises en

1989, soit une augmentation de 4,3 %

par rapport à 1988.

## Summerside, Ile-du-Prince-Edouard

## Recettes (\$)

1989-90	82 216
1988-89	121 029
1987-88	108 591
1986-87	115 660
1985-86	59 203

## Marchandises (tonnes)

1989	125 638
1988	136 399
1987	139 279
1986	225 665
1985	104 574

Situé sur la côte sud de l'île-du-Prince-Edouard, Summerside joue un rôle important dans l'exportation des produits agricoles du district avoisinant, et l'importation d'agréats de sources intérieures. Le port a deux terminaux privés, un quai public de 527,5 mètres linéaires de façade d'amarrage et deux entrepôts chauffés de 4 254 mètres carrés au total. En 1989, on a manutentionné 125 638 tonnes de marchandises au quai public, soit 7,9 % de moins qu'en 1988.



## Sommaire des activités aux principaux ports commerciaux

Sault-Ste-Marie, Ontario		Sorel, Québec	
Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)	Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
355 879	1989-90	198 872	1989-90
429 180	1988-89	192 674	1988-89
285 949	1987-88	196 350	1987-88
277 672	1986-87	256 331	1986-87
209 243	1985-86	134 870	1985-86
200 613	1989		
243 294	1988		
252 696	1987		
238 250	1986		
252 957	1985		
Ce port est situé sur la rive nord de la rivière Ste-Marie qui relie le lac Supérieur au lac Huron. Il est situé près du canal de Sault-Ste-Marie (Canada). Son principal rôle est d'appuyer les aciéries, les papeteries et usines de produits chimiques locales. On y retrouve cinq terminaux maritimes privés et un quai public de 91 mètres en forme de "L". On y a maintenu 200 613 tonnes de marchandises en 1989, soit 17,5 % de moins qu'en 1988.		Le port de Sorel est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à Rimouski, à environ 75 kilomètres en aval de Montréal. Il est navigable à longueur d'année. Au cours des dernières années, ce port a joué un double rôle en servant de centre d'entreposage et d'expédition de produits du fer et du titane ainsi que d'aire de déchargement et d'entreposage du sel. On y retrouve 244 mètres de longueur et de 5,0 à quatre postes à quai de 110 à 9,1 mètres de profondeur. En 1989, on y a maintenu 55 707 tonnes de marchandises, soit une augmentation de 6,9 % par rapport à 1988.	
55 707	1989	55 707	1989
52 118	1988	28 318	1987
76 775	1986	28 318	1986
S/O	1985	76 775	1985

## Sommaire des activités aux principaux ports commerciaux

Rimouski, Québec		Recettes (\$)	
Ce port est situé sur la rive sud du			
Saint-Laurent à environ			
315 kilomètres en aval de Québec.			
C'est un centre régional de			
distribution du pétrole, du sel et			
des marchandises diverses. On y			
retrouve un quai public de			
640 mètres et un entrepôt public.			
Ce port est ouvert à longueur			
d'année et reçoit,			
occasionnellement, l'aide de brise-			
glaces. Tout le trafic portuaire de			
Rimouski est manutentionné au quai			
public. En 1989, on y a			
manutentionné 304 960 tonnes de			
marchandises, soit 0,2 % de moins			
qu'en 1988.			
Sarnia, Ontario		Recettes (\$)	
Le port public de Sarnia est situé			
sur la rive est de la rivière			
St. Clair, près de sa jonction avec			
le lac Huron. Le port permet à			
Sarnia de jouer le rôle de grand			
centre de raffinage du pétrole et de			
fabrication de produits			
pétrochimiques au Canada. La			
majorité partie de l'industrie			
secondaire de la région est axée sur			
les besoins des grandes raffineries			
de pétrole et des usines de produits			
pétrochimiques. Le port est			
également un grand point de			
transbordement des céréales. On y			
retrouve deux installations			
publiques pour les marchandises			
diverses et de douze installations			
portuaires privées dont six sont			
utilisées pour l'expédition de			
produits pétroliers destinés à			
diverses marchés intérieurs et			
internationaux.			

1989-90	304 960
1988-89	305 587
1987-88	312 963
1986-87	343 866
1985-86	306 067

Marchandises (tonnes)	
1989-90	162 287
1988-89	133 129
1987-88	169 327
1986-87	121 856
1985-86	162 287

Marchandises (tonnes)	
1989-90	1989
1988-89	1988
1987-88	1987
1986-87	1986
1985-86	1985

1989-90	1989
1988-89	1988
1987-88	1987
1986-87	1986
1985-86	1985

Recettes (\$)	
1989-90	1989
1988-89	1988
1987-88	1987
1986-87	1986
1985-86	1985

## Marchandises (tonnes)

1989	11 937
1988	21 272
1987	22 328
1986	0
1985	0

1989-90	90 358
1988-89	133 129
1987-88	169 327
1986-87	121 856
1985-86	162 287

## Marchandises (tonnes)

1989	304 960
1988	305 587
1987	312 963
1986	343 866
1985	306 067

1989-90	291 927
1988-89	328 494
1987-88	265 298
1986-87	322 852
1985-86	229 944

## Sommaire des activités aux principaux ports commerciaux

Port Stanley, Ontario		Recettes (\$)	
Ce port est situé sur la rive nord du Lac Erie, à l'embouchure de Kettle Creek. Il est administré par Havres et ports et sa façade terminal d'expédition de céréales, produits localement et de ciment, et un terminal de réception de charbon, de fertilisants et de produits pétroliers, y compris l'asphalte. Il appuie également une industrie active de la pêche commerciale. On y retrouve un élévateur à grains et des silos d'une capacité de 17 000 tonnes de blé. Il y a également un entrepôt public de 836 mètres carrés; des citernes d'entreposage pour les combustibles, l'asphalte et les fertilisants liquides ainsi qu'une aire d'entreposage non couverte pour le charbon et la potasse. En 1989, on a manutentionné 198 899 tonnes de marchandises au quel public de Port Stanley, soit une baisse de 15,5 % par rapport à 1988.			
1989-90	143 645	1989	198 899
1988-89	209 783	1988	235 326
1987-88	169 137	1987	317 133
1986-87	164 536	1986	370 534
1985-86	168 725	1985	303 892
Marchandises (tonnes)		Recettes (\$)	
Ce port est situé sur la rive sud du détroit de Northumberland, à environ 135 kilomètres au nord de Halifax. Le principal produit manutentionné est le sel en vrac destiné principalement aux marchés intérieurs. On y retrouve un quel public de 295 mètres et un quel pour les pêcheurs. Il est ouvert à la navigation d'avril à décembre. En 1989, on y a manutentionné 380 378 tonnes de marchandises, soit une augmentation de 48,3 % par rapport à 1988. Les deux produits manutentionnés en 1989 ont été le sel et le bois à pâte. Sur les 380 378 tonnes de marchandises manutentionnées, 95 % étaient du sel.			
1989-90	243 227	1989	380 378
1988-89	124 380	1988	256 545
1987-88	151 444	1987	303 350
1986-87	181 805	1986	399 659
1985-86	135 027	1985	341 367
Marchandises (tonnes)		Recettes (\$)	
Pugwash, Nouvelle-Ecosse			

## Sommaire des activités aux principaux ports commerciaux

Parry Sound, Ontario		Pointe-au-Pic, Québec	
Recettes (\$)		Recettes (\$)	
1989-90	56 724	1989-90	110 126
1988-89	53 778	1988-89	117 292
1987-88	52 628	1987-88	45 858
1986-87	75 195	1986-87	61 117
1985-86	71 034	1985-86	45 500
Marchandises (tonnes)		Marchandises (tonnes)	
1989	83 034	1989	32 067
1988	81 586	1988	40 050
1987	81 234	1987	16 087
1986	103 759	1986	16 695
1985	98 069	1985	S/O
Ce port est situé sur la rive sud de la baie Georgienne, à l'embouchure de la rivière Seguin. Parry Sound est surtout un port d'exportation de sel en vrac et de produits pétroliers. Il compte un terminal pétrolier privé, un quai public et une jetée latérale de 275 mètres. Il est navigable de mai à décembre. On a manutentionné 83 034 tonnes de marchandises au quai public en 1989, soit une augmentation de 1,7 % par rapport à 1988.		Ce port est situé à Malbaie, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 144 kilomètres de Québec et 72 kilomètres au sud de la rivière Saguenay. Les principaux produits manutentionnés à Pointe-au-Pic sont le bois de sciage et le papier journal. On y retrouve un quai public de 120 mètres de longueur et de 8,2 mètres de profondeur ainsi qu'un entrepôt de 1 935 mètres carrés. En 1989, on a manutentionné 32 067 tonnes de marchandises au quai public, soit une baisse de 19,9 % par rapport à 1988.	

## Sommaire des activités aux principaux ports commerciaux

Newcastle, Nouveau-Brunswick		North Sydney, Nouvelle-Écosse	
Recettes (\$)		Recettes (\$)	
1989-90	566 305	1989-90	17 799
1988-89	598 759	1988-89	28 807
1987-88	730 003	1987-88	34 745
1986-87	694 814	1986-87	32 354
1985-86	240 741	1985-86	36 637
Marchandises (tonnes)		Marchandises (tonnes)	
1989	219 366	1989	1 795
1988	203 704	1988	6 379
1987	181 668	1987	1 630
1986	191 513	1986	715
1985	89 635	1985	S/O

Ce port est situé sur la rive nord de la rivière Miramichi qui se jette dans le golfe du Saint-Laurent. C'est un point important d'exportation des produits forestiers vers des marchés d'outre-mer. Il compte cinq terminaux maritimes, dont un qual public de 313 mètres, deux terminaux pour pétroliers et deux quais pour les produits forestiers. La rivière Miramichi est navigable à longueur d'année et reçoit, occasionnellement, l'aide de brises-glaces. En 1989, on a manutentionné 219 366 tonnes de produits au qual public, soit une augmentation de 7,7 par rapport à 1988.

Situé sur l'île du Cap-Breton, ce port de transbordement du poisson, du sel et du ciment compte un brise-lames, un entrepôt de 640 mètres carrés et un qual public comprenant trois mouillages de 30 à 130 mètres de longueur et de 7,3 à 7,9 mètres de profondeur. En 1989, on a manutentionné 1 795 tonnes de produits au qual public, soit une baisse de 71,9 % par rapport à 1988.

## Sommaire des activités aux principaux ports commerciaux

Matane, Québec		Recettes (\$)	
Le port de Matane est situé à 400 kilomètres en aval de Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent. Son principal rôle est d'expédier la pâte de papier produite localement vers les marchés intérieurs de Limoulin et La Baie. Le port de Matane est formé par deux brises-lames. Les installations portuaires comprennent un quai provincial pour les traversiers; un quai de transbordement ferroviaire qui relie Matane à Godbout et Baie-Comau; un quai public parallèle de 160 mètres de longueur; et une jetée latérale publique ayant une façade d'amarrage de 210 mètres. On a manutentionné 61 093 tonnes de marchandises aux quais publics en 1989, ce qui représente une baisse de 45 % par rapport à 1988.			
1989-90	45 986	1989	61 093
1988-89	49 603	1988	111 078
1987-88	48 295	1987	113 285
1986-87	70 599	1986	116 102
1985-86	55 018	1985	118 159
Marchandises (tonnes)		Recettes (\$)	
1989-90	100 509	1989-90	106 335
1988-89	233 873	1988-89	130 834
1987-88	231 995	1987-88	164 072
1986-87	74 004	1986-87	86 518
1985-86	S/O	1985-86	35 003
Ce port est situé à 280 kilomètres au nord-est de Halifax. C'est l'un des trois ports situés dans le détroit de Canso et c'est le port libre de glace le plus profond en Amérique du Nord; son mouillage protégé lui permet d'accueillir des navires pouvant avoir jusqu'à 500 000 tonnes de port en lourd. Mulgrave est un port de transbordement du sel entre Pugwash et les Îles-de-la-Madeleine, et où sont expédiés des agrégats, des minerais, du poisson et du bois à pâte. Le port a cinq quais : deux pour les agrégats, un terminal pour petits pétroliers et un quai public. Ce dernier a 435 mètres de longueur et une profondeur de 11 mètres. Il compte également un entrepôt public de 1 400 mètres carrés. En 1989, on y a manutentionné 100 509 tonnes de marchandises, ce qui représente une baisse de 57 % par rapport à 1988 due à une réduction du trafic de sel.			



## Sommaire des activités aux principaux ports commerciaux

Kingstville, Ontario		Recettes (\$)	
1989-90	85	323	85
1988-89	90	036	90
1987-88	107	447	99
1986-87	99	968	65
1985-86	65	345	
Marchandises (tonnes)			
1989	118	317	
1988	106	655	
1987	155	576	
1986	180	156	
1985	116	987	
Ce port est situé sur la rive nord du Lac Erie, à environ 48 kilomètres au sud-est de Windsor. Il est utilisé pour le transport des agrégats et c'est un des deux ports qui relient l'île Pelee au continent. Kingstville compte sept petites jetées latérales pour les bateaux de pêche, un quai public de 389,6 mètres et un quai pour traversiers de 272 mètres. Le port est navigable d'avril à décembre. Tout le trafic autre que celui des traversiers se fait au quai public où on a manutentionné 118 317 tonnes de marchandises en 1989, soit une hausse de 10,9 % par rapport à 1988.			
Long Pond Manuels, Terre-Neuve		Recettes (\$)	
1989-90	151	631	
1988-89	109	514	
1987-88	121	178	
1986-87	104	314	
1985-86	88	387	
Marchandises (tonnes)			
1989	151	591	
1988	167	454	
1987	183	404	
1986	174	563	
1985	147	681	
Ce port est situé sur la rive est de la baie Conception, à environ 20 kilomètres à l'ouest de St. John's. C'est un port de manutention du vrac dont les principales activités sont l'exportation de la pyrophyllite et l'importation des produits pétroliers, des céréales et du ciment. Tout ce trafic se fait au quai public de 245 mètres de longueur. En 1989, on y a manutentionné 151 591 tonnes de marchandises, soit une baisse de 9,5 % par rapport à 1988.			

# Sommaire des activités aux principaux ports commerciaux

## IV

### Goderich, Ontario

#### Recettes (\$)

1989-90	1 103 336
1988-89	1 063 567
1987-88	889 917
1986-87	862 388
1985-86	414 860

#### Marchandises (tonnes)

1989	3 447 881
1988	1 874 742
1987	1 776 865
1986	1 939 013
1985	1 385 916

Ce port, situé sur la rive est du Lac Huron, à l'embranchement de la rivière Maillard, est un grand port d'exportation pour les céréales. Le port a environ 6 300 mètres linéaires de façade d'amarrage et compte un quai privé et cinq quais publics. La profondeur du chenal dragué et du port varie entre 6,4 et 7,3 mètres. Des élévateurs à grains privés d'une capacité de 129 000 tonnes de blé sont disponibles à contrat. En 1989, le trafic aux installations publiques a atteint près de 3,45 millions de tonnes, soit une hausse de 83,9 % par rapport à 1988.

### Gros-Cacouna, Québec

#### Recettes (\$)

1989-90	354 261
1988-89	281 194
1987-88	251 242
1986-87	193 703
1985-86	90 218

#### Marchandises (tonnes)

1989	412 642
1988	296 718
1987	227 684
1986	158 993
1985	44 835

Gros-Cacouna est situé sur la rive sud du Saint-Laurent à environ 190 kilomètres en aval de Québec. C'est un des principaux ports d'exportation outre-mer de bois de sciage local et de papier journal. Le port est un havre artificiel protégé par deux prises-James. Il compte un quai public de 240 mètres de longueur et un entrepôt de 2 800 mètres carrés. Il est navigable à longueur d'année et reçoit, occasionnellement, l'aide de brise-glaces. Tout le trafic portuaire de Gros-Cacouna se fait au quai public et a connu une hausse de 39,1 % en 1989.

## Sommaire des activités aux principaux ports commerciaux

## Cornwall, Ontario

Situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, Cornwall se trouve à 120 kilomètres en amont de Montréal. Son principal rôle est de répondre aux besoins de manutention de produits en vrac de l'usine de fabrication de fibres synthétiques et de la papeterie locales. Cependant, le port pourrait devenir la route maritime d'approvisionnement des industries du nord-est de New-York et de l'Ontario. Le port compte un quai public de 175 mètres de longueur et de 8,2 mètres de profondeur, et des parcs de réservoirs privés pouvant entreposer un grand nombre de produits liquides. On a manutentionné 82 057 tonnes de marchandises au quai public, en 1989, dont 39 072 tonnes de liquides non pétroliers (surtout de la soude caustique).

## Dalhousie, Nouveau-Brunswick

Ce port, situé dans la Baie des Chaleurs, est un port de manutention du vrac où sont exportés du papier journal et des concentrés de minerais et où sont importés du pétrole et du charbon. Le port compte deux quais publics ayant une façade d'amarrage de 375 mètres linéaires, une rampe de transroulage, un entrepôt de 8 300 mètres carrés, et un terminal pour traversiers. On a manutentionné 1 089 992 tonnes de marchandises aux installations publiques, en 1989, soit une augmentation de 27,3 % par rapport à 1988.

## Recettes (\$)

1989-90	102 975
1988-89	105 672
1987-88	94 293
1986-87	85 488
1985-86	79 836

## Marchandises (tonnes)

1989	82 057
1988	87 038
1987	69 460
1986	73 188
1985	61 337

## Recettes (\$)

1989-90	888 888
1988-89	774 723
1987-88	705 031
1986-87	695 899
1985-86	518 977

## Marchandises (tonnes)

1989	1 089 992
1988	856 072
1987	806 954
1986	712 778
1985	635 694

## Sommaire des activités aux principaux ports commerciaux

Chatham, Nouveau-Brunswick		Recettes (\$)	
Le port de Chatham est situé sur la rive sud de la rivière Miramichi, qui se jette 45 kilomètres plus loin dans le golfe du Saint-Laurent, et à 8 kilomètres à l'est de Newcastle. Le port compte deux quais publics; celui de Chatham-Est est utilisé pour le chargement de la pâte de bois tandis que celui de Chatham-Ouest est réservé aux bateaux de pêche. Il compte également trois quais privés et quelques parcs de réservoirs privés. Le port de Chatham est ouvert à longueur d'année et reçoit, occasionnellement, l'aide d'un brise-glace. En 1989, on y a manutentionné 31 870 tonnes de marchandises, soit une baisse de 16,9 % par rapport à 1988.			
1989-90	147 174	1989-90	31 870
1988-89	193 627	1988-89	38 369
1987-88	201 588	1987	56 586
1986-87	182 071	1986	7 807
1985-86	86 414	1985	20 802

Cornier Brook, Terre-Neuve		Recettes (\$)	
Ce port, situé sur la côte ouest de Terre-Neuve, permet à la ville de Cornier Brook de jouer le rôle de centre de distribution des marchandises destinées à l'ouest et au centre de Terre-Neuve. Il a également une grande importance pour la papeterie, la cimenterie et l'industrie de la pêche locale. Cornier Brook est un grand port abrité en eaux profondes qui comprend trois terminaux pétroliers, un quai de chargement d'une longueur de 503 mètres, un terminal à ciment en vrac, un quai public de 361 mètres de longueur modernisé pour accueillir le trafic de conteneurs et un entrepôt public de 2 436 mètres cubes. Le port est ouvert à longueur d'année et reçoit, occasionnellement l'aide de brise-glaces. On a manutentionné 1 421 124 tonnes de marchandises au quai public, en 1989, soit une augmentation de 1 346,8 % par rapport à 1988.			
1989-90	1 421 124	1989-90	323 954
1988-89	98 228	1988-89	229 158
1987-88	33 409	1987-88	119 182
1986-87	34 323	1986-87	66 266
1985-86	30 092	1985-86	69 013

## Sommaire des activités aux principaux ports commerciaux

## Cap-aux-Meules, Québec

## Recettes (\$)

1989-90	114 947
1988-89	134 097
1987-88	123 863
1986-87	120 495
1985-86	110 120

## Marchandises (tonnes)

1989	121 221
1988	90 497
1987	100 863
1986	100 453
1985	99 974

Ce port joue un rôle important dans le ravitaillement des Îles-de-la-Madeleine. Il est bien protégé par un brise-lames public et a de nombreuses installations pour les bateaux de pêche et les petites embarcations. L'infrastructure portuaire comprend deux quais publics dont un de 172 mètres de longueur, et un autre de 90 mètres qui se termine par une rampe de transroulage de 28,8 mètres de largeur. Cap-aux-Meules est navigable de mai à décembre. On a maintenu 121 221 tonnes de marchandises aux installations publiques en 1989, soit une augmentation de 34 % par rapport à 1988.

## Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard

## Recettes (\$)

1989-90	271 957
1988-89	204 963
1987-88	200 458
1986-87	217 739
1985-86	190 296

## Marchandises (tonnes)

1989	536 285
1988	397 335
1987	449 997
1986	491 558
1985	489 801

Charlottetown est le principal port de l'Île-du-Prince-Édouard et le siège du gouvernement provincial. Le port comprend un terminal public dont la façade d'amarrage a plus de 400 mètres linéaires et des installations d'entreposage de plus de 2 300 mètres carrés; deux terminaux de pétroliers privés et une base de la garde côtière canadienne. Il y a eu une hausse de 35 % du trafic au terminal public de Charlottetown en 1989, il a atteint 536 285 tonnes.



## Sommaire des activités aux principaux ports commerciaux

## IV

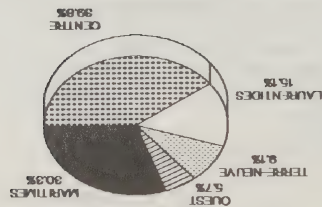
Bayside, Nouveau-Brunswick		Recettes (\$)	
Ce port est situé sur la rivière sainte-Croix qui se jette dans la baie de Passamaquoddy avant d'atteindre la baie de Fundy. Situé à 12 kilomètres au nord-est de St. Andrews, Bayside est un terminal très utilisé pour l'importation et l'exportation du poisson, de la pulpe, du bois de sciage, des pommes de terre et du combustible. Le port compte un quai public en forme de "L" dont les façades d'amarrage ont 91,4 mètres et 79,2 mètres et où la profondeur de l'eau est de 8,5 mètres. Bayside est libre de glace et ouvert à longueur d'année. En 1989, on a manutentionné 44 234 tonnes de marchandises au quai public, ce qui représente une augmentation de 18,5 % par rapport à 1988.			
1989-90	128 981	1989-90	44 234
1988-89	54 462	1988-89	37 343
1987-88	48 943	1987	37 115
1986-87	56 995	1986	40 105
1985-86	61 618	1985	49 944
Marchandises (tonnes)		Recettes (\$)	
Ce port est situé sur la côte nord-est de la ville de Grand Falls. Il dessert l'usine de pâtes et papiers et répond aux besoins en pétrole de la région. Il compte deux terminaux privés pour la manutention du papier journal et du pétrole, et deux quais publics. L'un d'eux, un quai de ravitaillement en carburant, est une jetée latérale de 52 mètres sur 10. L'autre, un quai de transit, est un quai parallèle de 83 mètres de long avec un hangar de transit de 1 281 mètres carrés. Le port est navigable à longueur d'année et nécessite l'aide des brise-glaces de janvier à avril. On a manutentionné 76 462 tonnes de marchandises aux installations publiques en 1989, soit une diminution de 8,1 % par rapport à 1988.			
1989-90	88 693	1989-90	89 067
1988-89	68 494	1988-89	54 436
1987-88	73 479	1987-88	62 479
1986	76 462	1986	69 912
1985	83 230	1985	76 462
Marchandises (tonnes)		Recettes (\$)	
Ce port est situé sur la côte nord-est de la ville de Grand Falls. Il dessert l'usine de pâtes et papiers et répond aux besoins en pétrole de la région. Il compte deux terminaux privés pour la manutention du papier journal et du pétrole, et deux quais publics. L'un d'eux, un quai de ravitaillement en carburant, est une jetée latérale de 52 mètres sur 10. L'autre, un quai de transit, est un quai parallèle de 83 mètres de long avec un hangar de transit de 1 281 mètres carrés. Le port est navigable à longueur d'année et nécessite l'aide des brise-glaces de janvier à avril. On a manutentionné 76 462 tonnes de marchandises aux installations publiques en 1989, soit une diminution de 8,1 % par rapport à 1988.			
1989-90	88 693	1989-90	89 067
1988-89	68 494	1988-89	54 436
1987-88	73 479	1987-88	62 479
1986	76 462	1986	69 912
1985	83 230	1985	76 462



## SOMMAIRE DES ACTIVITÉS AUX PRINCIPAUX PORTS COMMERCIAUX

Argentiá, Terre-Neuve		Recettes (\$)	
Situé du côté ouest de la péninsule Avalon de Terre-Neuve, Argentiá se trouve à environ 130 kilomètres de St. John's. C'est un port libre de glace et en eaux profondes qui comprend deux quais publics, l'un d'eux n'est plus utilisé et l'autre est utilisé par la flotte. Ce dernier a 635 mètres de façade d'amarrage et 18,8 mètres de largeur ainsi que des profondeurs variant entre 7,9 et 8,5 mètres. Le port compte également une rampe de transroulage, trois quais privés, deux citernes et un pipeline. Argentiá joue un rôle majeur dans l'exportation du poisson et l'importation du sel. En 1989, on a maintenu 76 158 tonnes de marchandises au quai public, soit une augmentation de 61,5 % par rapport à 1988.			
1989-90	66 178	1989-90	301 296
1988-89	60 725	1988-89	460 264
1987-88	62 253	1987-88	394 867
1986-87	63 338	1986-87	338 765
1985-86	25 174	1985-86	321 209
Marchandises (tonnes)		Recettes (\$)	
Ce port est situé sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent, à 440 kilomètres en aval de Québec. C'est un port de transbordement des céréales et d'exportation du papier journal et de l'aluminium, et ses installations privées d'amarrage ont près de 1000 mètres linéaires. Elles incluent un silo portuaire dont l'éleveur a une capacité d'environ 364 000 tonnes de blé. Le port compte également un quai public dont la façade d'amarrage a 585 mètres linéaires et des profondeurs variant entre 7 et 9 mètres. On a maintenu 109 810 tonnes de marchandises à ce dernier en 1989, une hausse de 37,8 % par rapport à 1988.			
1989-90	109 810	1989-90	161 364
1988-89	176 639	1988-89	189 026
1987-88	173 953	1987-88	173 953
1986-87	173 953	1986-87	173 953
1985-86	161 364	1985-86	161 364

**FIGURE 6**  
**TRAFFIC REGIONAL DE MARCHANDISES**



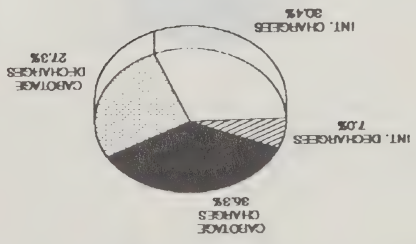
Pour ce qui est des régions de la Garde côtière canadienne, la région du Centre comptait pour 39,8 % du tonnage de marchandises manutentionnées en 1989 aux installations portuaires publiques; elle est suivie par celle des Maritimes (30,3 %), de celle des Laurentides (15,1 %), de celle de Terre-Neuve (9,1 %) et de celle de l'Ouest (5,7 %). (Voir la figure 6)

La région des Maritimes est en tête des régions pour ce qui est du tonnage international, soit 1,6 million de tonnes ou 39,7 % des marchandises destinées au marché international en 1989. La région du Centre en a manutentionné 1,3 million de tonnes (33,6 %), les Laurentides 844 000 tonnes (21,6 %) et Terre-Neuve 220 000 tonnes (5,5 %). Il n'y a eu aucun mouvement de marchandises destinées au marché international dans la région de l'Ouest.

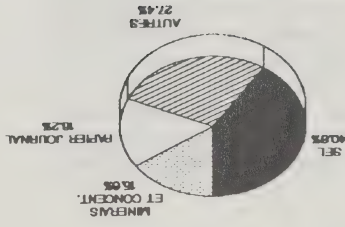
La valeur estimative totale correspondante des marchandises destinées au marché international manutentionnées dans chaque région est la suivante : Maritimes - 637,1 millions de dollars, Centre - 34,7 millions de dollars, Laurentides - 190,4 millions de dollars, Terre-Neuve - 55,7 millions de dollars. L'écart important entre le tonnage et la valeur des marchandises destinées au marché international manutentionnées par la région du Centre s'explique du fait que les 1,3 million de tonnes qui y ont été manutentionnées comprenaient presque exclusivement des exportations de sel dont la valeur est peu élevée.

Le trafic domestique (cabotage) compte pour 62,6% du tonnage total de 1989. Les marchandises intérieures déchargées ont dépassé les marchandises chargées dans une proportion de 1,29 pour 1. (voir figure 3)

**FIGURE 3**  
**LES MARCHANDISES CHARGÉES**  
**ET DECHARGÉES**



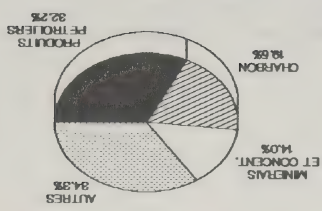
**FIGURE 4**  
**LES EXPORTATIONS MAJEURES**



Des 37,4 % de l'ensemble du tonnage expédié à l'étranger par l'entremise des installations portuaires publiques, les exportations ont représenté 3,2 millions de tonnes et les importations, 746 000 tonnes. La valeur estimative totale des exportations et importations a été respectivement de 906 millions de dollars et 306 millions de dollars. Les principales exportations ont été le sel (1,3 million de tonnes), le papier journal (525 000 tonnes), les minerais et les concentrés de minerais (506 000 tonnes). (Voir la figure 4)

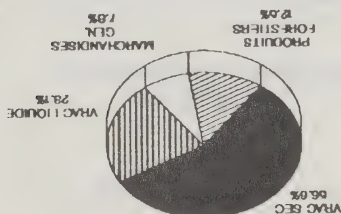
Les principales importations ont été les produits pétroliers (240 000 tonnes), le charbon (145 000 tonnes), les minerais et les concentrés de minerais (104 000 tonnes). (Voir la figure 5)

**FIGURE 5**  
**LES IMPORTATIONS MAJEURES**

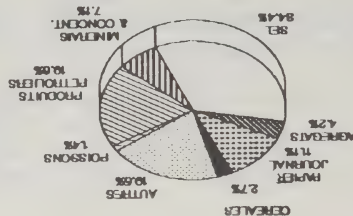


Marchandises maintenues aux ports publics

Les installations portuaires publiques de Havres et ports ont maintenue 10,6 millions de tonnes de marchandises dont la valeur dépassait 3 milliards de dollars en 1989, soit une augmentation de 25,1% par rapport au tonnage de 1988.

FIGURE 1  
GENRE DE TRAFIC

Les marchandises sèches en vrac (à l'exclusion des produits forestiers) comptent pour 56,6% du tonnage total, tandis que le vrac liquide, les produits forestiers et les marchandises diverses représentent respectivement 23,1%, 12,5% et 7,8%. (Voir figure 1).

FIGURE 2  
TRAFC DE MARCHANDISES

Les principales marchandises maintenues aux installations portuaires publiques en 1989 ont été le sel (3,9 millions de tonnes), les produits pétroliers (2,2 millions de tonnes), les minerais concentrés de minerais (813 000 tonnes), le papier journal (548 000 tonnes), les agrégats (475 000 tonnes), les céréales (308 000 tonnes), le poisson (156 000 tonnes). Par rapport au trafic de 1988, les tonnages de 1989 pour le sel, le pétrole et les agrégats ont augmenté respectivement de 69,5 %, 15,8 % et 23,1 %. Ceux des minerais, du papier journal et des céréales ont diminué respectivement de 26,1 %, 4,9 % et 3,1 %. (Voir la figure 2)

Les données sur le tonnage des marchandises sont fondées sur l'année civile plutôt que sur l'année financière et ne comprennent que les marchandises maintenues aux installations portuaires publiques et non aux installations privées.

\*

En 1989-1990, les recettes totales de la région de l'Ouest se sont chiffrées à 2,1 millions de dollars.

Le port de Victoria demeure l'un des ports les plus fréquentés et des plus remarquables de la région de l'Ouest. Quatre transporteurs maritimes y ont débarqué ou embarqué plus d'un million de passagers en 1989-1990. En outre, plus de 20 000 déplacements d'embarcations de plaisance se sont produits dans les limites du port ainsi qu'environ 60 mouvements quotidiens d'hélicoptères et d'avions à flotteurs. Kitimat, Crofton, Powell River et Campbell River sont parmi les autres ports publics importants de la région. Les produits pétroliers sont la principale marchandise manutentionnée aux installations portuaires publiques de la région de l'Ouest. L'approvisionnement en marchandises et produits alimentaires des collectivités isolées et semi-isolées est un autre rôle important des installations.



d'installations et 1,1 million de dollars à diverses études, inspections et enquêtes.

Les recettes totales de la région se sont chiffrées à 2,2 millions de dollars.

### Région du Centre :

La région se charge de la gestion, de l'entretien et du développement de 50 emplacements en Ontario et de deux au Manitoba. Elle entretient également des rapports étroits avec cinq commissions portuaires.

Les principales marchandises manutentionnées ont été le sel, les produits pétroliers, les céréales, le sable, la pierre, le gravier et le charbon.

Les recettes brutes totales se sont chiffrées à 2,3 millions de dollars en 1989-1990.

Le grand programme d'immobilisations de la région portait principalement sur deux projets. Les réparations et la restauration du quai Crawford à Kingston, en Ontario, ont été achevées. On a essayé de mettre la dernière main aux devis des installations de traversiers entre l'île Pelee et le continent. Ce projet sera entrepris dès que la province d'Ontario aura commandé son nouveau traversier, et qu'une entente aura été conclue en vue de confier les ports du réseau à la province.

Au nombre des projets importants de travaux de dragage réalisés cette année se trouvait le chenal Keating à Toronto (330 000 \$).

Un certain nombre de projets importants aux quais ont été réalisés en 1989-1990, notamment :

- réparation de la structure 15 à Owen Sound;
- réparation de la jetée sud de Toronto;
- réparation de la jetée d'embarquement à Leamington;
- Goderich.

### Région de l'Ouest :

La région administre des ports et installations portuaires publics à 146 emplacements en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et dans les Territoires du Nord-Ouest.

La région compte des installations portuaires de toutes les tailles qui vont du plus gros port public du Canada, (celui de Victoria dont les recettes locales ont atteint de 1,3 million de dollars en 1989-1990), aux quais de Transports Canada dans des collectivités isolées qui sont souvent le seul lien de communication.



Parmi les principaux produits expédiés par les ports de la Région, il y a le charbon, les produits forestiers, le sel, les produits pétroliers, le poisson, les pommes de terre, le papier couché, le sable, le gravier et les marchandises diverses.

La région a achevé l'agrandissement des aménagements au quai de Bayside (Sand Point), Nouveau-Brunswick, dont le coût total s'élève à 9,9 millions de dollars. On a inauguré un service de conteneurs entre Bayside et Port Elizabeth, New Jersey, et loué un emplacement pour un entrepôt frigorifique à Bayside.

Durant l'année 1989-1990 la région a dépensé 8,5 millions de dollars pour achever l'agrandissement d'installations existantes et construire un nouveau quai à Souris, Ile-du-Prince-Édouard. De plus, la modernisation des installations du Souris Boat Harbour a été réalisée au coût total de 2,5 millions de dollars.

La région a également achevé la construction des aménagements au quai de Cap-aux-Meules, Îles-de-la-Madeleine. Le projet a nécessité des investissements de 3,9 millions de dollars.

#### Laurentides :

La région a connu une année productive en 1989-1990; elle a maintenu plus de 1,6 millions de tonnes de marchandises dont 568 000 tonnes de produits forestiers, 466 000 tonnes de produits pétroliers, 222 000 tonnes de concentrés de minerais et 367 000 tonnes d'autres marchandises.

Gros Cacuna mérite une mention spéciale. Ce port a connu une très forte augmentation de trafic; plus de 90 navires y ont déchargé environ 500 000 tonnes de marchandises.

Essroc Canada Inc. (anciennement Miron) a achevé la construction à Gros Cacuna d'une nouvelle installation pour le déchargement du ciment ou du ciment non broyé. Cette dernière devrait permettre de maintenir 150 000 tonnes de marchandises de plus par année.

La région a dépensé 2,3 millions de dollars pour la reconstruction du quai de St-Augustin. Le coût estimatif total de ce projet est de 7,4 millions de dollars et 90 % des travaux sont achevés.

La reconstruction du quai de Harrington Harbour a été achevée au coût de 1,7 millions de dollars.

Les dépenses totales d'immobilisations, pour l'année, ont atteint 6,1 millions de dollars.

Les dépenses de fonctionnement et d'exploitation ont atteint 9,1 millions de dollars dont 1,3 million de dollars ont été consacrés à des travaux de dragage dans huit ports, 6,7 millions de dollars à la réparation

## Réalisations régionales

La Direction générale a lancé un modeste programme de commercialisation dans le but de promouvoir l'utilisation des installations commerciales. De plus, elle mènera incessamment une enquête approfondie afin de déterminer si ces installations pourraient accroître leurs recettes.

Simultanément, la Direction générale est à développer des techniques de gestion afin d'assurer que les installations utilisées pour assurer des services de transport aux collectivités régionales et isolées seront entretenues d'une manière sûre et efficace.

C'est au niveau régional et local que la Direction générale s'acquitte de ses responsabilités opérationnelles et commerciales. Les renseignements qui suivent donnent un aperçu des réalisations des régions de la Direction générale en 1989-1990.

### Terre-Neuve :

Cette région a connu une autre bonne année pour ce qui est des recettes produites. Ses recettes brutes totales ont atteint 1,5 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 8,6 % par rapport à 1989. La région de Terre-Neuve administre 107 installations à plus de 59 sites sur l'île et au Labrador. Quatre ports, soit Corner Brook, Goose Bay, Stephenville et Come By Chance, ont généré 60,5 % des recettes totales.

Les recettes provenant des droits de quai ont augmenté de 12,9 % pour atteindre 775 407 \$ en 1989-1990. Quatre produits (produits pétroliers, marchandises diverses, papier journal et conteneurs) ont généré 76,4 % des recettes totales de la région à ce titre dans les proportions respectives suivantes : les produits pétroliers, 20 881 \$ ou 26,7 %, les marchandises diverses, une somme un peu plus élevée, soit 201 912 \$ ou 26,7 % également, le papier journal, 108 204 \$ ou 14,3 % et les conteneurs, 66 075 \$ ou 8,7 %.

### Maritimes :

Dans cette région, l'exercice financier 1989-1990 a été un exercice très mouvementé; plusieurs projets d'immobilisations ont été achevés.

Au total, la région a consacré 10,4 millions de dollars à son programme d'immobilisations dont 4,8 millions de dollars à la réparation et à l'entretien des ports publics.

Les recettes totales de la région sont passées de 3,3 millions de dollars en 1988-1989 à 3,5 millions de dollars cette année.

conteneurs imposés aux activités d'approvisionnement des collectivités isolées;

○ du Règlement sur la rémunération des directeurs de port et des gardiens de quai qui améliorera la structure et le taux de rémunération des ces personnes payées à même les droits;

○ des modifications au Règlement sur les ports publics et au Règlement sur les quais de l'État afin de hausser les tarifs;

○ du Règlement sur la désignation des ports et des installations portuaires publics dans lequel seront énumérés les ports et installations portuaires publics où des directeurs de port et des gardiens de quai pourront être nommés.

○ des modifications au Règlement sur les quais de l'État et au Règlement sur les ports publics. Ils ont été pris en vertu de l'article 12(1) de la Loi sur les ports et installations portuaires publics, afin d'en actualiser et d'en améliorer les dispositions, et de rendre ces dernières compatibles avec la législation du secteur maritime, notamment en ce qui a trait à la sécurité et au transport des marchandises dangereuses.

La Direction générale des havres et ports a également prêté main forte aux diverses commissions portuaires qui ont participé à l'élaboration des 29 projets de réglementation qui ont été inclus dans les Projets de réglementation fédérale de 1989.

## Classification et commercialisation

Dans le réseau des ports canadiens, les ports publics diffèrent de ceux de la Société canadienne des ports et de ceux des commissions portuaires parce qu'ils desservent une foule d'endroits géographiques et d'usagers.

Bon nombre des 400 ports publics du Canada répondent aux besoins économiques du commerce national et international du Canada. Cependant, un grand nombre d'entre eux respectent les engagements sociaux du gouvernement fédéral envers des collectivités régionales et isolées où le transport par eau est parfois le seul moyen de transport disponible.

Pour gérer le plus efficacement et le mieux possible ces diverses installations, la Direction générale des havres et ports a mis au point un système de classification. Ce système différencie les installations dont les activités commerciales de niveaux variables génèrent des recettes de celles qui sont utilisées pour respecter l'engagement du gouvernement fédéral de desservir des collectivités ou de maintenir des services de traversiers inter et intraprovinciaux.

## HAVRES ET PORTS : FAITS SAILLANTS

### II

#### Tarifs

En 1989-1990, Transports Canada a terminé les préparatifs en vue de l'approbation définitive d'une proposition d'augmentation des tarifs par décret. Cette proposition, élaborée dans le cadre du programme de réduction du déficit du gouvernement, a fait l'objet d'un grand nombre de consultations auprès des usagers et de travaux d'évaluation des impacts en 1987-1988 et 1988-1989. Les augmentations proposées doivent entrer en vigueur en juillet 1990.

#### Aspects relatifs à la propriété et aux biens immobiliers

Le Ministère a émis 1 068 documents de location à l'échelle du pays en 1989. A elle seule, cette activité enrichit maintenant le Trésor fédéral de plus de 2,2 millions de dollars.

Les fonctionnaires de Havres et ports ont été très occupés au cours de l'année à analyser et à coordonner, pour le compte de la Garde côtière canadienne, de nombreux projets du Bureau de gestion des biens immobiliers. Ce dernier est à réviser ses politiques concernant les biens immobiliers et le nouveau projet de loi sur les terres publiques.

La désignation de Argenta, Terre-Neuve, comme port public, le 24 juillet 1989, a été l'un des événements marquants de l'année.

#### Activités réglementaires et législatives

En septembre 1986, le gouvernement fédéral a apporté d'importantes modifications à son système d'élaboration et d'approbation de projets de réglementation. Ces modifications avaient pour but d'accroître la transparence du processus d'élaboration et de modification des règlements ainsi que la participation du public à ce processus.

Cinq projets de réglementation portant spécifiquement sur les ports et installations portuaires publics ont été inscrits dans les Projets de réglementation fédérale, en 1988, et neuf autres, en 1989. Il s'agit notamment :

○ de la désignation de Argenta (T.-N.) comme port public;

○ de la modification au Règlement sur la remise ou la substitution des droits afin de permettre au Ministère de remettre certains droits de

Transports Canada publie un barème des tarifs pour tous les droits, à l'exception des droits de location. Les taux prévus aux tarifs sont approuvés par le gouvernement en conseil.

Lorsque Transports Canada doit apporter des améliorations au profit d'un usager important, ces tarifs peuvent être majorés ou remplacés par des surcharges négociées visant à accroître le taux global de recouvrement des coûts de l'investissement. Le Ministère verse au Trésor fédéral toutes les recettes, sauf les commissions payées aux directeurs de port et aux gardiens de quai.



L'administration du programme est assurée par la Garde côtière canadienne à partir de cinq bureaux régionaux et sa coordination globale, par une unité de l'administration centrale, à Ottawa, la Direction générale des havres et des ports.

Les méthodes locales d'administration portuaire varient selon la complexité des opérations dans chaque port. Un petit nombre des ports les plus actifs sont supervisés par des fonctionnaires à plein temps qui font fonction de directeurs de port ou de gestionnaires de secteur. Dans la plupart des cas, Transports Canada est représentée au niveau local par des agents rémunérés à l'acte qui sont rétribués à commission à raison d'un pourcentage des droits perçus auprès des usagers. Ces représentants, connus sous le nom de directeurs de port et de gardiens de quai, sont nommés par le ministre des Transports et sont aussi actifs dans les ports que le trafic l'exige.

### Droits imposés aux usagers

Les droits imposés aux usagers aux termes de la Loi sur les ports et installations portuaires publiques sont fondés sur les pratiques commerciales. Ils incluent les principaux types de redevances qui suivent :

#### Les droits de port

- Frais imposés à un navire selon sa taille et ses destinations précédentes.

#### Les droits d'amarrage

- droits imposés à un navire pour l'occupation d'un poste dans un port. Ces frais sont fondés sur la taille du navire et la durée de son séjour.

#### Les droits de quaiage

- Frais imposés sur une cargaison maintenue à un quai public. Ces frais sont fondés sur le type de cargaison et sur un taux à la tonne ou au mètre cube.

#### Les droits d'entreposage

- Frais imposés en retour de l'utilisation de hangars ou d'espaces ouverts pour l'assemblage ou la distribution de marchandises. Ces frais sont fondés sur l'espace occupé et la durée de l'utilisation.

#### Les droits de location

- bail ordinairement fondé sur la valeur marchande de la propriété.



## Opérations portuaires

La taille, la complexité et l'importance régionale des ports publics varient beaucoup. Leur rôle dans les régions isolées, où les liens ferroviaires ou routiers sont rares et où le coût du transport aérien peut s'avérer prohibitif, consiste à assurer aux collectivités qui s'y trouvent un lien indispensable en matière de transport afin de garantir l'approvisionnement en biens et en denrées alimentaires essentiels et à assurer le transport des passagers.

Dans d'autres endroits, les ports peuvent avoir pour vocation d'assurer le transport efficace de produits en vrac dont la valeur par unité de volume ou de poids est faible (les concentrés de minerais, le bois à pâte et les céréales, par exemple). Ces ports ne font pas que répondre aux besoins des entreprises locales; ils peuvent parfois être le seul lien avec les marchés d'outre-mer.

Qu'un port ait pour vocation d'appuyer une collectivité isolée ou plusieurs grandes industries, le rôle opérationnel de Transports Canada s'y limite normalement à des fonctions comme l'application des règlements sur l'utilisation des installations, la surveillance des opérations portuaires et la perception des droits imposés aux usagers. Des services comme la maintenance des marchandises y sont assurés par le secteur privé.

Comme la majorité des ports publics ne rapportent pas assez de recettes pour couvrir tous les coûts d'immobilisations, d'exploitation et d'administration, ils sont en grande partie financés au moyen de crédits parlementaires.

## Objectifs du programme

Les ports directement administrés par Transports Canada sont reliés à ceux de la Société canadienne des ports et des Commissions portuaires et partagent les mêmes objectifs qu'eux. Ils visent tous à établir un réseau portuaire :

- qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de commerce international et d'objectifs socio-économiques d'ordre national, régional et local;
- qui soit efficace;
- qui assure aux usagers des ports des services de transport accessibles et équitables;
- dont les opérations doivent être coordonnées avec d'autres activités maritimes et celles des réseaux de transport aérien et de surface.

## DESCRIPTION DU PROGRAMME

## Contexte

"...dans les six mois suivant la fin de chaque exercice, le Ministère établit un rapport sur les opérations financières de tous les ports et installations portuaires publics au cours de l'exercice et le dépose devant le Parlement dans les quinze premiers jours de séance de l'une ou l'autre chambre suivant son achèvement."

Article 26 de la Loi sur les

ports et installations

portuaires publics (SRC 1985)

Le présent rapport, qui a été préparé afin de satisfaire à l'exigence susmentionnée, inclut uniquement les ports et installations portuaires publics administrés aux termes de la Loi et exclut les ports de la Société canadienne des ports, ceux des sociétés de port locales, de même que ceux administrés sous forme de Commissions portuaires. Ces ports sont visés par d'autres lois et doivent satisfaire à d'autres exigences en matière de rapports.

## Aperçu du programme

La Loi sur les ports et installations portuaires publics confie au Ministre des Transports le contrôle et la gestion de tous les havres, quais, jetées et brise-lames qui sont la propriété du Canada et qui ne relèvent pas d'un autre ministère. Donc, à l'heure actuelle, Transports Canada entretient, administre et aménage 324 ports et installations portuaires publics dans 526 endroits au Canada, principalement pour appuyer le transport commercial.

Le "transport commercial", en l'occurrence, inclut les navires qui transportent des produits, des biens ou des passagers et exclut généralement les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance sous la responsabilité de Pêches et Océans Canada. Les services de traversiers en certains ports qui appuient l'industrie de la pêche, la navigation de plaisance ou les activités des traversiers, la où il est économique pour plusieurs types d'usagers de partager les mêmes installations.



# TABLE DES MATIERES

PAGE

AVANT-PROPOS . . . . .	1
I DESCRIPTION DU PROGRAMME . . . . .	2
II HAVRES ET PORTS : FAITS SAILLANTS . . . . .	6
III RENSEIGNEMENTS SUR LES MARCHANDISES ET LE TONNAGE	12
IV SOMMAIRE DES ACTIVITES AUX PRINCIPAUX PORTS COMMERCIAUX . . . . .	15
V ETAT DES REMISES - 1989-1990 . . . . .	30
VI CONSEILS CONSULTATIFS DES PORTS PUBLICS . . . . .	31
VII EXAMEN FINANCIER . . . . .	32

ISBN 0-662-58440-6

N° de cat. T36-1/1-1990

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1991

## AVANT-PROPOS

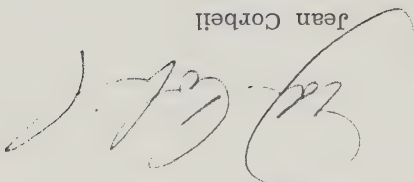
C'est avec plaisir que je présente au Parlement le septième rapport annuel concernant les ports et les installations portuaires publics, conformément à l'article 26 de la Loi sur les ports et installations portuaires publics (SRC 1985).

Le réseau portuaire public, dont la priorité est de contribuer à la sûreté et à l'efficacité des mouvements de navires et du transbordement des cargaisons, constitue aussi un important outil de développement économique régional. Vingt pour cent des marchandises transportées par eau au Canada transigent par les ports publics. Les ports locaux sont également essentiels à la vie de nombreuses localités et continueront de grandir et de se développer tout en reflétant celles qu'ils desservent.

La responsabilité de l'administration et de l'exploitation générale des ports publics incombe à la Garde côtière canadienne. Leur administration au niveau local est assurée par des agents rémunérés à l'acte. Les maîtres de port et gardiens de quai y assurent de précieux services et je profite de l'occasion qui m'est offerte pour exprimer ma reconnaissance à tous les représentants rémunérés à l'acte et aux autres membres dévoués du personnel de nos ports qui assurent une saine administration de ces derniers au profit de la collectivité.

J'espère que l'information que renferme le présent rapport permettra aux lecteurs de mieux apprécier la valeur des ports et des installations portuaires publics administrés aux termes de la Loi.

Le ministre des Transports,

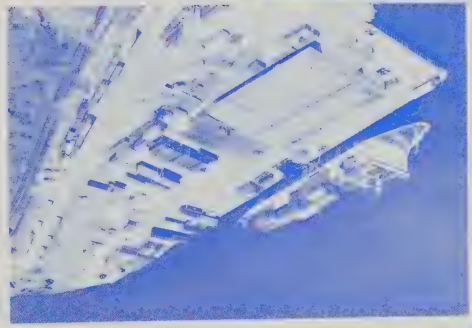
  
Jean Corbeil





# HAVRES ET PORTS

1989



1990

# RAPPORT ANNUEL SUR LES OPÉRATIONS FINANCIÈRES



Garde côlière  
Canada

Canadian  
Coast Guard

Havres et  
Ports

Harbours and  
Ports

CAI  
T 60  
-P73

# HARBOURS AND PORTS

1990



## ANNUAL REPORT ON FINANCIAL OPERATIONS

1991



Canadian  
Coast Guard

Garde côtière  
canadienne

Harbours and  
Ports

Havres et  
ports



## TABLE OF CONTENTS

	PAGE
FOREWORD .....	1
I PROGRAM DESCRIPTION .....	3
II HARBOURS AND PORTS: PROGRAM HIGHLIGHTS .....	7
III COMMODITY AND TONNAGE INFORMATION .....	13
IV SUMMARY OF OPERATIONS FOR MAJOR COMMERCIAL PORTS ...	17
V STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1990-91 .....	33
VI PUBLIC HARBOUR ADVISORY COUNCILS .....	35
VII FINANCIAL REVIEW .....	37



© Minister of Supply and Services Canada 1992

Cat. No. T36-1/1-1991

ISBN 0-662-58872-X



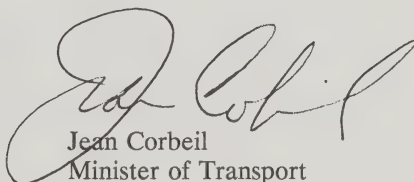
## FOREWORD

I am pleased to submit this eighth Annual Report to Parliament for Public Harbours and Port Facilities. This report is presented pursuant to Section 26 of the *Public Harbours and Port Facilities Act* (RSC 1985).

The public port system, with its priority to support the safe and efficient movement of vessels and transfer of cargos, is also a significant tool for developing regional economic growth. Twenty per cent of the nation's marine cargo moves through public ports. Local ports are also critical to the life of many communities and, as such, they will continue to grow and develop as a reflection of the communities they serve.

The responsibility for overall administration and operation of our public ports rests with the Canadian Coast Guard. The administration of public ports at the local level is provided by fee-of-office appointees. Harbour masters and wharfingers provide a valuable service and I would like to take this opportunity to express appreciation to all appointees and other dedicated port personnel who provide sound port administration for the benefit of the community.

I trust that the information contained within this report will provide readers with a better appreciation of the public harbours and ports administered under the Act.



Jean Corbeil  
Minister of Transport



# I

## PROGRAM DESCRIPTION

### Background

*...the Minister shall, within six months after the end of each fiscal year, prepare a report showing the financial operations of all public harbours and public port facilities for that fiscal year and shall lay a copy of the report before Parliament on any of the first fifteen days that either House of Parliament is sitting after he completes it.*

*Section 26 of the Public Harbours and Port Facilities Act (RSC 1985)*

This report, which has been prepared to meet the above-mentioned requirement, includes only the public harbours and port facilities administered under the Act. It excludes ports of the Canada Ports Corporation, Local Port Corporations and ports administered as Harbour Commissions. These ports fall under other Acts and have other reporting requirements.

### Program Overview

The *Public Harbours and Port Facilities Act* assigns the Minister of Transport control and management of all harbours, wharves, piers and breakwaters that are the property of Canada and not the responsibility of another minister. Consequently, Transport Canada currently maintains, administers and develops public port facilities and public harbours at 526 sites across Canada, primarily to assist commercial transportation.

"Commercial transportation," in this case, includes vessels that transport commodities, goods or passengers, and generally excludes fishing and recreational vessels administered by the Department of Fisheries and Oceans. Ferry services are also usually excluded. However, Transport Canada does administer some ports that support fishing, recreational or ferry activities--at locations where it is economical for several types of users to share the same facilities.

### Port Operations

Public ports vary greatly in size, complexity and regional significance. In isolated areas, where few rail or road links exist and air transport may be prohibitively expensive, these

ports provide the basic transportation link for the supply of essential goods and foodstuffs, and for passenger service.

In other locales, ports may provide efficient transportation for bulk commodities with relatively low value per unit of cargo volume or weight, such as ore concentrates, pulpwood and grain. These ports not only support local industrial needs; they may be the only transportation alternative when overseas markets must be reached.

Whether a port supports an isolated community or several large industries, Transport Canada's operational role is normally limited to enforcing regulations regarding facility use, monitoring port operations, and collecting user fees. Services such as cargo handling are supplied by the private sector.

Since most public ports do not generate sufficient revenues to cover their capital, operating and administrative costs, they are funded largely by appropriations through Parliament.

### **Program Objectives**

The ports administered directly by Transport Canada are linked to, and share objectives with, Ports Canada and the Harbour Commissions. All work towards a port system that:

- contributes to the achievement of Canada's international trade objectives as well as national, regional and local economic and social objectives;
- is efficient;
- provides ports users with accessible and equitable transportation services, and
- is coordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

### **Program Administration**

The program is administered by the Canadian Coast Guard's Harbours and Ports Directorate, through five regional offices, and is coordinated by a headquarters unit in Ottawa.

Local port administration varies according to the complexity of local operations. A small number of the most active sites are supervised by full-time public servants who serve as port or area managers. In most cases, Transport Canada is represented locally by fee-of-office appointees who are compensated on a commission basis from a percentage of the fees collected from port users. These individuals are known as Harbour Masters and Wharfingers, and are appointed by the Minister of Transport and are as active at ports as traffic demands.

## **User Fees**

User fees are assessed under the *Public Harbours and Port Facilities Act*, according to trade practice. Typical charges include:

### Harbour dues

- a charge assessed against a vessel according to its size and previous destination.

### Berthage

- a charge for occupying a berth at a port. The charge is based on the vessel's size and its length of stay.

### Wharfage

- a charge for moving cargo over a public wharf. The fee is based on cargo type, with a rate per tonne or cubic metre.

### Storage

- a charge for use of sheds or open space for assembling or distributing cargos. The charge depends on space occupied and duration of use.

### Letting

- a rent, usually based on the market value of the property.

Transport Canada publishes a tariff schedule for all charges except lettings. Tariff rates are approved by Governor-in-Council.

If Transport Canada must undertake improvements for the benefit of a major user, the Department may supplement or replace these tariffs with negotiated surcharges designed to improve the overall rate of cost recovery on investment. The Department deposits all revenues, excluding commissions paid to Harbour Masters and Wharfingers, into the Consolidated Revenue Fund of Canada.





## II

### HARBOURS AND PORTS: PROGRAM HIGHLIGHTS

#### Tariffs

During 1989-90, Transport Canada completed preparations for final approval by Order-in-Council of a proposal to increase user tariffs. This proposal, undertaken as part of the Department's continuing commitment to the Government's deficit-reduction program, was the subject of extensive user consultation and impact assessment in 1987-88 and 1988-89. The proposed increase took effect July 1, 1990.

#### Property and Real Estate Issues

The Real Property Section issued 280 letting documents Canada-wide. The letting activity overall resulted in a contribution of \$2.5 million to the Consolidated Revenue Fund.

The Harbours and Ports Directorate worked to implement the Framework for Real Property Management as it appears in the new Real Property Management Manual published by the Treasury Board Bureau of Real Property Management. Harbours and Ports officials, representing the Canadian Coast Guard, also continued to work actively with the Bureau of Property Management on the ongoing development of further policies for the management of federal real property, as well as the proposed Public Lands Act. This Bill should be tabled in Parliament during 1991.

Internal policies and procedures were developed and revised to reflect new government initiatives on such matters as revenue and the environment.

#### Regulatory and Legislative Initiatives

A total of five regulatory initiatives specific to public harbours and port facilities were identified in the Federal Regulatory Plan of 1990 and 1991. Three of these initiatives have been completed since the last Annual Report:

- certain tariffs payable under the Public Harbours Regulations (PHR) and the Government Wharves Regulations (GWR) were increased in response to the rising cost of maintenance and operations. These tariff rates had not been increased since 1986;
- the Harbour Master and Wharfinger Remuneration Regulations were amended so that the structure and level of remuneration for these fee-of-office appointees was improved; and
- minor amendments to the PHR and the GWR were approved in response to questions raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Other major initiatives which were developed to improve the administration and operations at public harbours and port facilities across Canada include:

- modifying the PHR and the GWR to specifically designate the public harbours and port facilities where harbour masters and wharfingers may be appointed;
- amending the PHR and the GWR to ensure that these regulations are consistent with other marine legislation, such as for the transportation of dangerous goods; and
- reducing the tariff rates under the PHR and the GWR by approximately 1.3 percent (%) in response to the elimination of the former Federal Sales Tax.

The Harbours and Ports Directorate continued to assist the nine Harbour Commissions in developing and processing eighteen of their own regulatory initiatives that were included in the Federal Regulatory Plan 1990.

### **Classification and Marketing**

Within the Canadian port system, the Public Harbours ports differ from the Ports Canada and Commission ports because they serve a diversity of geographic locations and users.

Many of Canada's over 400 Public Ports satisfy the economic demands of Canada's national and international trade. However, a significant number meet the federal government's social obligations to regional and isolated communities where water transport may be the only available mode of transportation.

To provide the most effective and appropriate management to these diverse facilities, the Harbours and Ports Directorate has developed a system of classification. This system differentiates between the facilities whose varying degrees of commercial activity lead to revenue generation, and those facilities that fulfil the federal government's obligation to serve communities or maintain ferry links between and within provinces.

The Directorate has initiated a modest marketing program to promote the use of the commercial-class facilities. The Directorate will also shortly begin an in-depth investigation into these facilities' future potential for greater revenue generation.

Simultaneously, the Directorate is developing responsive management techniques to ensure that the facilities responsible for providing transportation links to regional or isolated communities will be maintained in a safe and effective manner.

### **Regional Achievements**

The Directorate's operational and commercial activities take place at the regional and local level. The following information provides a regional perspective of the Directorate's achievements for 1990-91.

### *Newfoundland:*

The Newfoundland Region had a record year of revenue generating with a Total Gross of \$2.2 million representing an increase of 32.8% over the previous year. The increase was mainly due to three factors: cost recovery of \$437,000 from a major port user, a substantial increase in traffic in Corner Brook, and the increase in tariffs.

The Capital Program consisted of 15 projects totalling \$6,958,000. All three phases of Container Terminal Project at Corner Brook and the Wharf Reconstruction Project at Grand Bruit were completed while the Fleet Dock Reconstruction at Argentia and the Wharf Reconstruction Project in Charlottetown were substantially completed. Wharf Reconstruction at Rigolet was started and is 45% complete.

A vigorous 1990/91 O&M Program was also undertaken with 96 projects being carried out at a total cost of \$3,838,000. Public Works Canada carried out 62 of the major projects on the Coast Guard's behalf while 34 of the minor projects were carried out "in house".

### *Maritimes:*

Even with strikes experienced by two of our major clients, the revenue generated during the past year has remained consistent with previous years. This has been suprising, given the general economic slowdown experienced by the industry due to the recession.

Total Revenue realized for 1990/91 is \$3.5 million.

Significant port activity has developed at Bayside, N.B., including a \$6.0 million investment in a cold storage facility at the port.

The New Brunswick Public Ports Master Plan Study was substantially completed. It will be available for public release shortly. It describes the capital development required to meet the forecasted demand for services at our New Brunswick public ports.

The three major capital projects at Souris, P.E.I. were completed. The projects rebuilt, improved and added facilities to this harbour, which extensively serves the fishing industry. Approximately \$11.0M of work was completed.

### *Laurentian:*

The Region had a very good year in 1990-91. The investment program totalled \$28.3 million. These funds were used to carry out the following activities:

- Dock reconstruction was completed in St-Ignace-de-Loyola, Harrington Harbour and St-Augustin. Together, these three (3) major projects represent a total estimated cost of \$12.8 million.
- Four (4) major projects were implemented:
  - ° redevelopment of the port of Baie-Comeau
  - ° dock reconstruction in Paspébiac
  - ° dock reconstruction in Les Méchins
  - ° dock reconstruction in Tadoussac.

Funds were used for the final design of the port of Gros-Cacouna, for Trois-Pistoles/ Les Escoumins and to complete the design of the dock reconstruction project in Tête-à-la-Baleine.

An O&M budget of \$7.3 million was administered. These funds were used for dredging nine (9) ports at a cost of \$1.4 million, for various repairs to our facilities (\$4.9 million), and for several studies, inspections and surveys (\$1.0 million).

Ports in the region handled more than 2.4 million metric tonnes of traffic in 1990-91, including 775,000 tonnes of forest products, 1,049,000 tonnes of petroleum products, 313,000 tonnes of concentrates of ores, and 292,000 tonnes or other traffic.

To meet the new requirements resulting from the Environmental Assessment Act and the "Green Plan", work methods related to the various Harbours and Ports activities were adjusted to ensure the introduction of greater consultation with port officials and to better identify possible environmental impacts.

Significant efforts were made in 1990-91 to start up a program designed to maximize revenue from the use of ports. Total revenue realized by the region is \$2.2 million.

### *Central Region:*

Central Region provides for the management, maintenance and development of 55 port facilities in Ontario and 2 in Manitoba. Close contact is also maintained with 5 harbour commissions where we are involved in facilities maintenance and dredging programs.

Total Revenue realized for 1990/91 is \$2.5 million.



Principal commodities handled at this region's facilities included salt, oil, petroleum products, grain, sand, stone, gravel, coal and fertilizer.

The Port Stanley Development Study was completed within its budget of \$69K. This study investigated the feasibility of dredging the harbour to Seaway depth.

Maintenance dredging at Sault Ste. Marie included boulder removal which was completed within the \$221K budget.

The Port Maintenance Funds were utilized for two major dredging projects. Toronto Keating Channel, which was completed at a cost of \$320K and the Port Stanley Maintenance Dredging project which will be completed in 1991/92 at a cost of \$420K.

A number of major wharf repair projects were completed, including:

1. Sarnia* - Timber Facewall Repairs	\$1,059,000
2. Owen Sound - Wharf Repairs (Structure 16)	987,000
3. Owen Sound - Removal of Structures 4, 5 and 6	277,000
4. North Bay - Wharf Repairs	226,000
5. Leamington - Sealing Approach Pier	223,000

---

TOTAL \$2,812,000

The total maintenance program implemented in 1990/91 was \$5,228,000.

\* Project will be completed in 1991/92.

#### *Western Region:*

Western Region administers 23 public harbours and 142 port facilities in Alberta, Saskatchewan, British Columbia and the Northwest Territories, with the largest concentration in British Columbia. Management of the harbours and ports facilities is through direct supervision, fee-of-office appointees and management service agreement.

In 1990/91, revenues totaled \$2,373,856 of which approximately 60% was generated by the Port of Victoria. Harbour Dues for the Region accounted for \$473,311, leases, permits and other property related charges accounted for \$1,154,858 and port related charges accounted for the remaining \$745,687.

The Repairs to Wharves Program consisted of over 50 projects and total expenditures amounted to \$3,618,000. Projects undertaken included wharf repairs to Fort Providence in the Northwest Territories and Powell River Tanker Wharf approach repairs and West Isle Forest Products site environmental cleanup in British Columbia.

The Regional Port Masterplan was finally completed and released to the public. The Consultants provided a comprehensive view of the public port system and made recommendations on the future management strategies of addressing issues relating to the management, maintenance and evolution of the system. The Department initiated a review process which will examine the Consultant's recommendations and develop a management strategy for meeting the demands of the system and its users.

Two Minor Capital Projects were undertaken within the Port of Victoria consisting of the construction of an office building in the Inner Harbour for use by the Harbour Master and wharf management personnel and the construction of a boat grid at the facility with the highest usage within the port. Locating an operational building within the Inner Harbour will facilitate the management of the harbour, while, the construction of a boat grid addresses a long-standing problem of providing a site for small boat repairs within the harbour.



### III

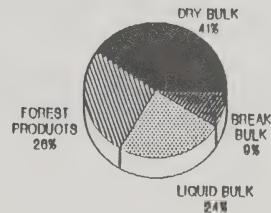
## COMMODITY AND TONNAGE INFORMATION\*

### Commodities Handled At Public Ports

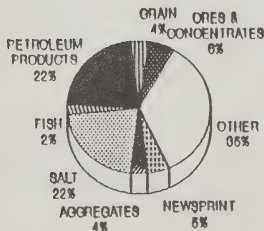
Harbours and Ports' public port facilities handled 10.9 million tonnes of cargo valued in excess of \$3 billion in 1990, up 2.9% from 1989 tonnage.

Dry bulk commodities (excluding forest products) accounted for 41% of the total tonnage, while liquid bulk, forest products and break bulk accounted for 24%, 26% and 9% respectively. (See Figure 1)

**FIGURE 1**  
**MAJOR COMMODITIES**  
**BY CATEGORY**



**FIGURE 2**  
**MAJOR COMMODITIES**

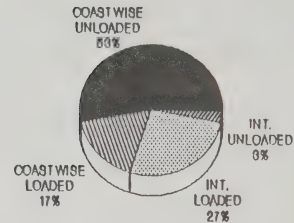


The major commodities handled by public port facilities in 1990 were salt (2.4 million tonnes), petroleum products (2.4 million tonnes), ores and concentrates (634 thousand tonnes), newsprint (541 thousand tonnes), aggregates (405 thousand tonnes), grain (465 thousand tonnes) and fish (271 thousand tonnes). In comparison with 1989 traffic, 1990 tonnages for petroleum, grain and fish increased by 9.1%, 51.0% and 73.7% respectively. Salt, ores, newsprint, and aggregates declined by 38.5%, 22.0%, 1.2% and 14.7% respectively. (See Figure 2)

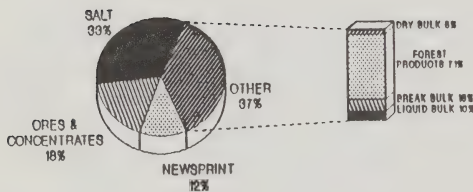
Commodity tonnage data are based on calendar year rather than fiscal year and include only cargo handled at public port facilities, not private facilities.

Domestic (coastwise) traffic movements accounted for 70% of the total 1990 tonnage. Domestic cargo unloaded exceeded loaded cargo by a ratio of 3.08:1. (See Figure 3)

**FIGURE 3**  
**CARGO LOADED / UNLOADED**



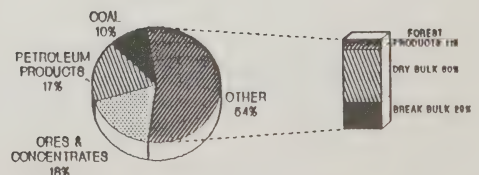
**FIGURE 4**  
**MAJOR EXPORTS**



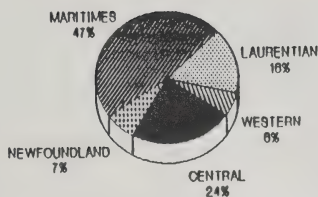
The 30.2% of total 1990 tonnage shipped internationally over public port facilities included exports of 2.9 million tonnes and imports of 326 thousand tonnes. The estimated total value of these exports and imports was \$721 million and \$80 million respectively. Major exports were salt (975 thousand tonnes), lumber (592 thousand tonnes) and ores and concentrates (516 thousand tonnes). (See Figure 4)

Major imports were ores and concentrates (59 thousand tonnes), petroleum products (57 thousand tonnes), cement (36 thousand tonnes). (See Figure 5)

**FIGURE 5**  
**MAJOR IMPORTS**



**FIGURE 6**  
**COMMODITY TRAFFIC ON**  
**A REGIONAL BASIS**



In context of Canadian Coast Guard Regions, the Maritimes Region accounted for 47% of the 1990 tonnage at public port facilities followed by Central (24%), Laurentian (16%), Newfoundland (7%) and Western (6%). (See Figure 6)



## IV

### SUMMARY OF OPERATIONS FOR MAJOR COMMERCIAL PORTS

#### Argentia, Newfoundland

Located on the western side of Newfoundland's Avalon Peninsula, Argentia is approximately 130 kilometres from St. John's. The port, which offers an ice-free, deep-water harbour, features two public wharves; one no longer used, the other a fleet dock. The fleet dock has 635 metres of docking face and is 18.8 metres wide, with depths alongside of 7.9 to 8.5 metres. The Port also offers a "Ro-Ro" ramp, three private wharves, two tanks and a pipeline. Argentia plays a major role in the export of fish and the import of salt.

#### Revenue (\$)

1990-91	96,393
1989-90	66,178
1988-89	60,725
1987-88	62,253
1986-87	63,338

#### Cargo (tonnes)

1990	48,388
1989	76,158
1988	47,165
1987	39,493
1986	26,764

#### Baie-Comeau, Québec

This port is located on the north shore of the St. Lawrence River, 440 kilometres downstream from Québec City. A transshipment port for grain and an export port for newsprint and aluminium, Baie-Comeau features almost 1,000 linear metres of private docking facilities. These include a grain terminal with elevator capacity for approximately 364,000 tonnes of wheat. The port also features a public wharf with 585 linear metres of docking face with depths of 7.0 to 9.0 metres.

#### Revenue (\$)

1990-91	333,981
1989-90	301,296
1988-89	460,264
1987-88	394,867
1986-87	338,765

#### Cargo (tonnes)

1990	92,111
1989	109,810
1988	176,639
1987	189,026
1986	173,953

### **Bayside, New Brunswick**

This port is located on the St. Croix River, which empties into the Passamaquoddy Bay on its way to the Bay of Fundy. Situated 12 kilometres northwest of St. Andrews, Bayside is an active terminal for the import and export of fish, pulpwood, lumber, potatoes and fuel. The port features one "L-shaped public wharf that has berth lengths of 91.4 and 79.2 metres, and a water depth of 8.5 metres. Bayside is ice-free and open to year-round navigation.

#### **Revenue (\$)**

1990-91	225,967
1989-90	128,981
1988-89	54,462
1987-88	48,943
1986-87	56,995

#### **Cargo (tonnes)**

1990	150,719
1989	44,234
1988	37,343
1987	37,115
1986	40,105

### **Botwood, Newfoundland**

Located on the northeast coast of Newfoundland, this port is 37 kilometres from the town of Grand Falls. The port supports the pulp and paper mill as well as the area's petroleum needs. It features two private terminals handling newsprint and petroleum, and two public wharves. One public wharf, an oil dock, is a 52-metre by 10-metre finger pier. The other, a transit wharf, is an 83-metre-long marginal wharf with a 1,281-square-metre transit shed. The port is navigable year-round, requiring icebreaker assistance from January to April.

#### **Revenue (\$)**

1990-91	118,720
1989-90	88,693
1988-89	89,067
1987-88	68,494
1986-87	54,436

#### **Cargo (tonnes)**

1990	81,101
1989	76,462
1988	83,230
1987	73,479
1986	62,479



## Cap-aux-Meules, Québec

This port plays an important role in the resupply of the Îles-de-la-Madeleine. The port is well protected by a public breakwater and has extensive facilities for fishing vessels and small craft. The transportation infrastructure includes two public berths. One is 172 metres long, the other 90 metres long, ending in a 28.8-metre-wide "Ro-Ro" ramp. Cap-aux-Meules is navigable from May to December.

### Revenue (\$)

1990-91	167,324
1989-90	114,947
1988-89	134,097
1987-88	123,863
1986-87	120,495

### Cargo (tonnes)

1990	92,502
1989	121,221
1988	90,497
1987	100,863
1986	100,453

## Charlottetown, Prince Edward Island

Charlottetown is the principal port on Prince Edward Island, and the site of the provincial capital. The port features one public marine terminal with over 400 linear metres of dock face, and over 2,300 square metres of warehousing; two private tanker terminals; and a Canadian Coast Guard base.

### Revenue (\$)

1990-91	283,526
1989-90	271,957
1988-89	204,963
1987-88	200,458
1986-87	217,739

### Cargo (tonnes)

1990	491,948
1989	536,285
1988	397,335
1987	449,997
1986	491,558

## **Chatham, New Brunswick**

Situated on the south shore of the Miramichi River, Chatham is 45 kilometres inland from the Gulf of St. Lawrence and 8 kilometres east of Newcastle. The port features two public wharves; Chatham East is used for loading wood pulp while Chatham West is limited to fishing traffic. The port also features three private wharves and some private tank farms. Chatham harbour is open year-round, with occasional icebreaker assistance.

### **Revenue (\$)**

1990-91	211,208
1989-90	147,174
1988-89	193,627
1987-88	201,588
1986-87	182,071

### **Cargo (tonnes)**

1990	49,989
1989	31,870
1988	38,369
1987	56,586
1986	7,807

## **Corner Brook, Newfoundland**

This port, located on the west coast of Newfoundland, supports the City of Corner Brook's role as a distribution centre for cargo bound for western and central Newfoundland. It is also of great importance to the local paper mill, cement plant and fishing industry. Corner Brook is a large, well-sheltered deep-water port that features three oil terminals, a 503-metre-long mill wharf, a bulk cement terminal, a 361-metre-long public wharf upgraded to handle container traffic, and a 2,436-square-metre public warehouse. The port is navigable year-round, with occasional icebreaker assistance.

### **Revenue (\$)**

1990-91	444,438
1989-90	323,954
1988-89	229,158
1987-88	119,182
1986-87	66,266

### **Cargo (tonnes)**

1990	154,597
1989	142,124
1988	98,228
1987	33,409
1986	34,323

## **Cornwall, Ontario**

Located on the north shore of the St. Lawrence River, Cornwall is 120 kilometres upstream from Montreal. Its primary role is to support the bulk product needs of the local synthetic fibre plants and paper mill. The port, however, has the potential to become the marine supply route for industries in northeastern New York and Ontario. The port features one public wharf, 175 metres long with depths of 8.2 metres, and private tank farms with extensive storage for liquid products.

### **Revenue (\$)**

1990-91	116,883
1989-90	102,975
1988-89	105,672
1987-88	94,293
1986-87	85,488

### **Cargo (tonnes)**

1990	56,567
1989	82,057
1988	87,038
1987	69,460
1986	73,188

## **Dalhousie, New Brunswick**

This port, located in the Bay of Chaleur, is a bulk port with exports of newsprint and ore concentrates, and imports of petroleum and coal. The port features two public wharves with 375 linear metres of dockage, a "Ro-Ro" ramp, 8,330 square metres of warehousing, and a ferry terminal.

### **Revenue (\$)**

1990-91	633,038
1989-90	858,888
1988-89	774,723
1987-88	705,031
1986-87	695,899

### **Cargo (tonnes)**

1990	1,433,077
1989	1,089,992
1988	856,072
1987	806,954
1986	712,778

## **Goderich, Ontario**

This port on the eastern shore of Lake Huron, at the mouth of the Maitland River, is a major export point for salt and a distribution centre for grain. The port features approximately 6,300 linear metres of berthage at one private, and five public, wharves. The maintained channel and harbour depths range from 6.4 to 7.3 metres. Private grain elevators with a capacity of 129,000 tonnes of wheat are available under contract.

### **Revenue (\$)**

1990-91	1,288,622
1989-90	1,103,336
1988-89	1,063,567
1987-88	889,917
1986-87	862,860

### **Cargo (tonnes)**

1990	1,761,481
1989	3,447,881
1988	1,874,742
1987	1,776,865
1986	1,939,013

## **Gros-Cacouna, Québec**

Located on the south shore of the St. Lawrence River, Gros-Cacouna is about 190 kilometres downstream from Québec City. It is a major shipping centre for the overseas export of locally-produced lumber and newsprint. The port is an artificial harbour enclosed by two breakwaters. It features a 240-metre-long public wharf, and a 2,800-square-metre warehouse. It is navigable year-round, with occasional icebreaker assistance. All of Gros-Cacouna's port traffic is accommodated at the public wharf.

### **Revenue (\$)**

1990-91	448,905
1989-90	354,261
1988-89	281,194
1987-88	251,242
1986-87	193,703

### **Cargo (tonnes)**

1990	592,777
1989	412,642
1988	296,718
1987	227,684
1986	158,993

## **Kingsville, Ontario**

This port is located on the north side of Lake Erie, approximately 48 kilometres southeast of Windsor. The port is used to move aggregates and is one of two ports connecting Pelee Island with the mainland. Kingsville features seven small finger piers for fishing vessels, a 389.6-metre public wharf, and a 272-metre ferry wharf. The port is navigable from April to December.

### **Revenue (\$)**

1990-91	72,487
1989-90	85,323
1988-89	90,036
1987-88	107,447
1986-87	99,968

### **Cargo (tonnes)**

1990	115,919
1989	118,317
1988	106,655
1987	155,576
1986	180,156

## **Long Pond Manuels, Newfoundland**

Located on the eastern shore of Conception Bay, this port is approximately 20 kilometres west of St. John's. It is a bulk port primarily engaged in the export of the mineral pyrophyllite, and the import of petroleum products, grains and cement. All of this traffic is accommodated at the 245-metre-long public wharf.

### **Revenue (\$)**

1990-91	98,363
1989-90	91,631
1988-89	109,514
1987-88	121,178
1986-87	104,314

### **Cargo (tonnes)**

1990	75,732
1989	151,591
1988	167,464
1987	183,404
1986	174,563

## **Matane, Québec**

The port of Matane is 400 kilometres downstream from Québec City, on the South shore of the St. Lawrence River. Its primary role is to ship local pulpwood to domestic markets in Limoilou and La Baie. The harbour at Matane is formed by two breakwaters. Port facilities include a provincial ferry wharf; a rail ferry wharf linking Matane with Godbout and Baie-Comeau; a marginal public wharf 160 metres long; and a public finger pier with 210 metres of docking face.

### **Revenue (\$)**

1990-91	71,067
1989-90	45,986
1988-89	49,603
1987-88	48,295
1986-87	70,599

### **Cargo (tonnes)**

1990	86,408
1989	61,093
1988	111,078
1987	113,285
1986	116,102

## **Mulgrave, Nova Scotia**

This port is located 280 kilometres northeast of Halifax. One of three ports in the Strait of Canso, it features the deepest ice-free harbour in North America, with protected anchorage for vessels up to 500,000 dead weight tonnage. Mulgrave is a transshipment port for salt from Pugwash and les Iles-de-la-Madeleine, and for the shipment of aggregates, ores, fish and pulpwood. The port has five wharves: two fishing wharves, a private wharf used to ship aggregates, a small tanker terminal and a public wharf. The public wharf is 435 metres long with depths alongside of 11 metres. It also has a 1,400-square-metre public warehouse.

### **Revenue (\$)**

1990-91	90,978
1989-90	106,335
1988-89	130,834
1987-88	164,072
1986-87	86,518

### **Cargo (tonnes)**

1990	108,766
1989	100,509
1988	233,873
1987	231,995
1986	74,004



## **Newcastle, New Brunswick**

This port is on the north bank of the Miramichi River, 53 kilometres inland from the Gulf of St. Lawrence. It is a major export point for forest products to overseas markets. The port features five marine terminals, including a 313-metre public wharf, two tanker terminals and two wharves for forest products. The Miramichi River is navigable year-round, with occasional icebreaker assistance.

### **Revenue (\$)**

1990-91	560,421
1989-90	566,305
1988-89	598,759
1987-88	730,003
1986-87	694,814

### **Cargo (tonnes)**

1990	232,039
1989	219,366
1988	203,704
1987	181,668
1986	191,513

## **North Sydney, Nova Scotia**

Located on Cape Breton Island, this transshipment port for fish, salt and cement is 416 kilometres northeast of Halifax. It features a breakwater, a warehouse of 640 square metres and a public wharf with three berthages with lengths of 30 to 130 metres, and depths of 7.3 to 7.9 metres.

### **Revenue (\$)**

1990-91	28,426
1989-90	17,799
1988-89	28,807
1987-88	34,745
1986-87	32,354

### **Cargo (tonnes)**

1990	2,035
1989	1,795
1988	6,379
1987	1,630
1986	715

## **Parry Sound, Ontario**

This port is located on the east shore of Georgian Bay, at the mouth of the Seguin River. Parry Sound is used primarily for the import of bulk salt and petroleum products. The port features a private tanker terminal, a public wharf, and a 275-metre-long finger pier. The port is navigable from May to December.

### **Revenue (\$)**

1990-91	58,165
1989-90	56,724
1988-89	53,778
1987-88	52,628
1986-87	75,193

### **Cargo (tonnes)**

1990	76,867
1989	83,034
1988	81,586
1987	81,234
1986	103,759

## **Pointe-au-Pic, Québec**

This port is located in La Malbaie, on the north shore of the St. Lawrence River, 144 kilometres northeast of Québec City and 72 kilometres south of the Saguenay River. The main commodities handled at Pointe-au-Pic are lumber and newsprint. The port features one public wharf, 120 metres long with depths alongside of 8.2 metres, and 1,935 square metres of warehousing.

### **Revenue (\$)**

1990-91	101,995
1989-90	110,126
1988-89	117,292
1987-88	45,858
1986-87	61,117

### **Cargo (tonnes)**

1990	62,076
1989	32,067
1988	40,050
1987	16,087
1986	16,695

## **Port Stanley, Ontario**

Located on Lake Erie's north shore, at the mouth of Kettle Creek, this port features 1,345 metres of dockage administered by Harbours and Ports. The port is a shipping terminal for locally produced grains and cement, and a receiving terminal for coal, fertilizer and petroleum products, including asphalt. It also supports an active commercial fishing industry. The port features a grain elevator and silos that can store 17,000 tonnes of wheat. It also has an 836-square-metre public warehouse; tank storage facilities for fuels, asphalt and liquid fertilizer and open storage for coal and potash.

### **Revenue (\$)**

1990-91	248,171
1989-90	143,645
1988-89	209,783
1987-88	169,137
1986-87	164,536

### **Cargo (tonnes)**

1990	318,977
1989	198,899
1988	235,326
1987	317,133
1986	370,534

## **Pugwash, Nova Scotia**

This port is on the south shore of the Northumberland Strait, approximately 135 kilometres north of Halifax. Its primary cargo is bulk salt shipments bound mainly for domestic markets. The port features a 295-metre public wharf and a fisherman's wharf. The navigation season for Pugwash extends from April to December.

### **Revenue (\$)**

1990-91	250,368
1989-90	243,227
1988-89	124,380
1987-88	151,444
1986-87	181,805

### **Cargo (tonnes)**

1990	505,011
1989	380,378
1988	256,545
1987	303,350
1986	399,659

## **Rimouski, Québec**

This port on the south shore of the St. Lawrence River is about 315 kilometres downstream from Québec City. It is a regional distribution point for petroleum, salt and general cargo. The port features 640 metres of public wharf and a public warehouse. The port is navigable year-round, with occasional icebreaker assistance. All of Rimouski's port traffic is handled at the public wharf.

### **Revenue (\$)**

1990-91	260,338
1989-90	291,927
1988-89	328,494
1987-88	265,298
1986-87	322,852

### **Cargo (tonnes)**

1990	274,724
1989	304,960
1988	305,587
1987	312,963
1986	343,866

## **Sarnia, Ontario**

The public harbour of Sarnia is on the east shore of the St. Clair River, near its junction with Lake Huron. The port supports Sarnia's role as Canada's major centre of oil refining and petrochemical manufacturing. Much of the secondary industry in the area is oriented towards serving the needs of the major oil refineries and petrochemical plants. The port is also a major transshipment point for grain. There are two public facilities for general cargo (now not used), and twelve private port facilities, six of which are used to ship petroleum products to various domestic and international destinations.

### **Revenue (\$)**

1990-91	81,462
1989-90	90,358
1988-89	133,129
1987-88	169,327
1986-87	121,856

### **Cargo (tonnes)**

1990	0
1989	0
1988	22,328
1987	21,272
1986	11,937

## **Sault Ste. Marie, Ontario**

This port is located on the north shore of the St. Mary's River, which joins Lake Superior with Lake Huron. It is located near the Sault Ste. Marie (Canada) Canal. The port's primary role is to support the local steel, pulp and paper, and chemical mills. There are five private marine terminals and a 91-metre-long public wharf, which is an L-shaped long head block.

### **Revenue (\$)**

1990-91	360,754
1989-90	355,879
1988-89	429,180
1987-88	285,949
1986-87	277,672

### **Cargo (tonnes)**

1990	241,390
1989	200,613
1988	243,299
1987	252,696
1986	238,250

## **Sorel, Québec**

Located on the south shore of the St. Lawrence River, at the mouth of the Richelieu River, Sorel is about 75 kilometres downstream from Montreal. The navigational season is 12 months a year. In the past few years, the port has played a dual role, serving as a supplementary storage and shipping area for iron and titanium products, and as an unloading and storage facility for salt. The port features four berths with lengths of 110 to 244 metres, and alongside depths of 5.0 to 9.1 metres.

### **Revenue (\$)**

1990-91	260,938
1989-90	198,872
1988-89	192,674
1987-88	196,350
1986-87	256,331

### **Cargo (tonnes)**

1990	60,671
1989	55,707
1988	52,118
1987	28,318
1986	76,775

### **Stephenville, Newfoundland**

The port of Stephenville is located on the north side of St. George's Bay, on Newfoundland's west coast. It plays an important role in supporting the local newsprint mill and the local distribution of petroleum products. It features a public wharf 293 metres long with depths alongside of 7.8 to 8.7 metres.

#### **Revenue (\$)**

1990-91	227,931
1989-90	185,136
1988-89	230,262
1987-88	155,483
1986-87	161,833

#### **Cargo (tonnes)**

1990	159,629
1989	182,982
1988	175,417
1987	162,084
1986	169,049

### **Summerside, Prince Edward Island**

Located on the south coast of Prince Edward Island, Summerside plays an important role in the export of agricultural products from the surrounding district, and the import of aggregates from domestic sources. The port has two private terminals, a public wharf that features 527.5 linear metres of dock face, and two warehouses with 4,254 square metres of heated storage space.

#### **Revenue (\$)**

1990-91	129,594
1989-90	82,216
1988-89	121,029
1987-88	108,591
1986-87	115,660

#### **Cargo (tonnes)**

1990	154,919
1989	125,638
1988	136,399
1987	139,279
1986	225,665



## **Sydney, Nova Scotia**

This port is located on Cape Breton Island in northeastern Nova Scotia, roughly 435 kilometres from Halifax. The port plays an essential role in supporting industrial Cape Breton. It features several private terminals with over 1,180 linear metres of docking, in depths of 9.1 metres. Its public facility features a 305-metre docking face and a 1,860-square-metre public warehouse. The port is navigable year-round.

### **Revenue (\$)**

1990-91	207,312
1989-90	176,653
1988-89	206,227
1987-88	185,891
1986-87	146,304

### **Cargo (tonnes)**

1990	119,301
1989	163,998
1988	118,642
1987	128,062
1986	132,832

## **Victoria, British Columbia**

The port of Victoria, British Columbia, is located at the southeastern tip of Vancouver Island, 67 kilometres southwest of Vancouver. The main deep-sea activities take place at Ogden Point Pier. The largest commodity handled at Ogden Point is forest products. The port of Victoria also offers the necessary facilities to welcome the many cruise vessels along the British Columbia Coast. Within the Inner Harbour, five Transport Canada wharves and three floats are used by fishing and recreational vessels, and one is used for unloading petroleum products.

### **Revenue (\$)**

1990-91	1,413,113
1989-90	1,310,474
1988-89	1,164,212
1987-88	1,018,309
1986-87	1,063,711

### **Cargo (tonnes)**

1990	68,119
1989	85,868 *
1988	37,743
1987	95,791
1986	56,456

\* Subject to revision



## V

### STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1990-91

Section 14 (1) of the *Public Harbours and Port Facilities Act* states that "Subject to any regulation made by the Governor in Council, the Minister may remit any rate, toll, fee or other charge or any interest thereon and may enter into contracts agreeing to the payment of rates, tolls, fees or other charges in place of those imposed or prescribed by the Governor in Council." Subsection (3) states that "a statement of each remission of one thousand dollars or more granted under subsection (1) shall be included in the annual report of the Minister to Parliament."

One remission was approved under Section 14 for 1990/91. In March 1991, a remission of \$75,495.00 was granted by the Minister of Transport to Marine Atlantic Inc., for container charges it had paid between 1986 and 1988 at the communities of Goose Bay and Cartwright, Labrador. This remission was permitted in accordance with the Remission or Substitution of Rates Regulations, which were amended in 1989 to allow the Minister of Transport to remit port facility charges assessed against resupply operations to remote communities.



## VI

### PUBLIC HARBOUR ADVISORY COUNCILS

The Minister of Transport may establish Public Harbour Advisory Councils for such public harbours as the Minister may designate, in accordance with Section 5 of the *Public Harbours and Port Facilities Act*.

Public Harbour Advisory Councils play an important role in the overall mechanism that contributes to the development and implementation of national, regional and local ports policy and operation. These councils provide an organizational structure whereby the planning and operation of local ports can be discussed, and ensuing recommendations made to the Minister.

As of March 31, 1991, sixteen Councils have been established, as follows:

Québec	<ul style="list-style-type: none"><li>- Cap-aux-Meules</li><li>- Gaspé</li><li>- Matane</li><li>- Gros-Cacouna</li><li>- Rimouski</li><li>- Sorel</li></ul>
New Brunswick	<ul style="list-style-type: none"><li>- Dalhousie</li><li>- Chatham/Newcastle</li><li>- Bayside</li></ul>
Nova Scotia	<ul style="list-style-type: none"><li>- Sydney</li><li>- Port Hawkesbury/Strait of Canso</li><li>- Digby</li><li>- Yarmouth</li></ul>
Prince Edward Island	<ul style="list-style-type: none"><li>- Charlottetown</li><li>- Summerside</li><li>- Georgetown</li></ul>





## VII

### FINANCIAL REVIEW

**Total Expenditures in 1990-91 are shown below (\$000s)**

Appropriations

Operating and maintenance	\$32,283
Capital	<u>38,630</u>
Total appropriations	<u>\$70,913</u>

Gross Revenue \$12,922

Commissions, UIC and CPP (924)

Net revenue \$11,998

Gross revenues in 1990-91 for the program were \$12,921,658, which represent 40% of non-capital expenditures and 18.2% of total expenditures. Under the terms of the *Public Harbours and Port Facilities Act*, wharfingers and harbour masters receive a set commission rate on tariff revenues collected from their respective ports. The remaining funds are paid into the Consolidated Revenue Fund of Canada.

In 1990-91, approximately 240 harbour masters and wharfingers represented Transport Canada at its public ports. Commission payments to appointees ranged from \$100 to \$52,431, depending upon the level of traffic at the port and the activity of the appointee. For those appointees receiving commissions, the average annual commission paid was \$3,800. Appreciation must be expressed to all appointees who provided sound port administration to the benefit of their community.

Of the 526 sites identified within the program, 30 major commercial ports accounted for revenues of \$8,890,888 or 68.8% of the gross revenues. Port-specific revenues provide a good indicator of the level of commercial activity at a port. They understate the level of total port activity, however, as many ports have larger volumes of smaller craft (e.g. fishing vessels) that use facilities but pay minimal fees.

## **Listing of Financial Statements**

Schedule 1	Summary of sites, expenditures and revenues, by province, for 1990-91
Schedule 2	Consolidated statement of gross revenues, from 1981-82 to 1990-91
Schedule 3	Consolidated statement of gross revenue, by major type
Schedule 4	Revenues and expenditures, by port, for 1990-91

## **Accounting Conventions**

In 1990-91, Transport Canada received revenue or made expenditures at approximately one half of its 526 sites. In some cases these sites consist of only a proclaimed harbour without shore facilities, or simply a land interest.

All 1990-91 expenditures are reported on a modified cash basis consistent with the "Public Accounts" presentation. Specifically excluded are depreciation expenses, accommodation provided by Public Works Canada, common services provided by Supply and Services Canada and grants-in-lieu of taxes paid by Public Works Canada.

Reconciliation of Public Accounts to direct expenditure activity at public harbours and port facilities is shown below:

	<u>Operations and Maintenance</u> (\$000s)	<u>Capital</u> (\$000s)
Public wharves and harbours activity as per Public Accounts	\$33,625	\$38,630
Non-distributed costs*	(1,342)	-
	<hr/>	<hr/>
Public harbours and port facilities (administered by Transport Canada)	<u>\$32,283</u>	<u>\$38,630</u>

- \* Non-distributed costs consist of employee benefit plans, research and development expenses and direct cost allocation.

Schedule 4 provides "Revenues and Expenditures by Port." The ports chosen are representative of their respective provinces and include the larger revenue-generating ports. Applied against these revenues are charges for all identified operating expenditures as well as commissions. Each port was then allocated a portion of headquarters and regional office administrative costs as follows:

- Administrative expenses from headquarters were split evenly among the sites in the five regions.
- Within each region all administrative and indirect expenses, down to the area-manager level, were considered regional overhead and split evenly among the sites in each region.

In Schedule 4, the following definitions and accounting conventions apply:

**Total revenue** - revenue from all sources including harbour dues, wharfage, berthage, storage, licences, leases, recoveries and other.

**Commissions** - fees paid to harbour masters and wharfingers, including those to the Canada Pension Plan/Unemployment Insurance Commission.

**Port repairs** - all port maintenance project expenditures for wharf repairs and maintenance dredging.

**Operating expenses** - all port maintenance project operating expenditures.

**Applied overheads** - regional and headquarters expenses allocated in equal proportions to all sites.

**Total expenditures** - all expenditures listed above.

**Operating income** - total revenue minus commissions, operating and maintenance, and other expenditures.

**Capital** - all capital project expenditures including major capital, minor capital and capital dredging.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
**SUMMARY OF SITES, EXPENDITURES AND REVENUES,**  
**BY PROVINCE, 1990-91**

<u>Province</u>	<u>Total Sites</u>	<u>Total Operations and Maintenance Expenditure</u>	<u>Total Capital Expenditure</u>	<u>Gross Revenues</u>
		(\$000s)	(\$000s)	(\$000s)
Newfoundland	59	3,235	6,952	2,226
Nova Scotia	122	1,510	577	940
Prince Edward Island	46	2,651	1,101	594
New Brunswick	31	1,900	284	1,821
Quebec	78	8,721	28,953	2,360
Ontario	50	5,559	413	2,495
Manitoba	2	9	0	2
Saskatchewan	4	0	0	0
Alberta	3	0	0	0
British Columbia	106	4,375	296	2,474
Northwest Territories	25	38	0	10
<u>Total</u>	<u>526</u>	<u>27,998*</u>	<u>38,576**</u>	<u>12,922</u>

\* Includes commissions of \$924K paid to harbour masters and wharfingers, port repairs of 24,615 and Operating Expenses of 2,459. Excludes headquarters and regional administration costs of \$5,199.

\*\* Does not include headquarters' minor capital expenditures of \$54K.

SCHEDULE 2

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

CONSOLIDATED STATEMENT OF GROSS REVENUES

GROSS REVENUES, 1981-82 TO 1990-91 (\$000s)

<u>Fiscal Year</u>	<u>Gross Revenues</u>	<u>% Change Over Previous Year</u>
1981/82	6,047	0.5
1982/83	6,595	9.1
1983/84	7,605	15.3
1984/85	7,350	-3.3
1985/86	7,279	-1.0
1986/87	9,960	36.8
1987/88	10,496	5.4
1988/89	11,102	5.8
1989/90	11,564	4.2
1990/91	12,922	11.7

SCHEDULE 3

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

GROSS REVENUE, BY MAJOR TYPE (\$000s)

<u>Type of Revenue</u>	<u>1990-91</u>	<u>1989-90</u>	<u>% Change Over Previous Yr.</u>	<u>1990-91 Distribution</u>	<u>1989-90 Distribution</u>
Wharfage	6,126	5,692	7.6	47.4%	49.2%
Storage	227	227	0.4	1.8%	1.9%
Berthage	1,550	1,372	12.9	12.0%	11.9%
Harbour dues	1,540	1,316	17.0	11.9%	11.4%
Rentals & permits	2,680	2,275	17.8	20.7%	19.7%
Other	<u>799</u>	<u>682</u>	17.2	<u>6.2%</u>	<u>5.9%</u>
<b>Total</b>	<u>12,922</u>	<u>11,564</u>		<u>100.0%</u>	<u>100.0%</u>



**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
**REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1990-91**

**SUMMARY**

<u>Region</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>Port Repairs*</u>	<u>Operating Expenses*</u>	<u>Applied Overheads**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
Newfoundland	2,226,051	210,173	2,863,746	160,921	742,673	3,977,513	(1,751,460)	6,952,191
Maritimes	3,520,561	195,240	5,103,776	964,022	1,766,340	8,029,378	(4,507,520)	2,192,604
Laurentian	2,193,033	232,691	7,625,976	661,203	984,736	9,504,606	(7,311,551)	28,722,520
Central	2,497,204	175,071	5,227,081	166,035	710,244	6,278,431	(3,781,229)	412,763
Western	2,484,809	111,080	3,794,848	506,633	994,966	5,407,527	(2,922,722)	296,617
<b>TOTAL</b>	<u>12,921,658</u>	<u>924,255</u>	<u>24,615,427</u>	<u>2,458,814</u>	<u>5,198,959</u>	<u>33,197,455</u>	<u>(20,274,482)</u>	<u>38,576,695</u>

\* Represents Operations and Maintenance work at specific sites done by Public Works Canada on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1990-91

NEWFOUNDLAND REGION

Region	Total Revenue	Commissions	Port Repairs*	Operating Expenses*	Applied Overheads**	Total Expenditures	Operating Income	Capital
<b>Newfoundland</b>								
Argentina	96,393	11,198	248,338	951	12,588	273,075	(176,682)	3,163,791
Botwood	118,720	11,137	40,938	2,467	12,588	67,130	51,590	0
Come by Chance	178,776	19,241	0	0	12,588	31,829	146,947	0
Corner Brook	444,438	41,122	4,769	4,120	12,588	62,599	381,839	1,438,708
Long Pond Manuels	98,363	14,543	461,938	3,961	12,588	493,030	(394,667)	9,992
Stephenville	227,931	24,015	32,917	1,529	12,588	71,049	156,882	0
St. Anthony	8,977	2,465	6,618	3,437	12,588	25,108	(16,131)	0
St. Lawrence	437,246	300	0	520	12,588	13,408	423,838	0
<b>Labrador</b>								
Black Tickle	1,905	1,092	3,051	1,669	12,588	18,400	(16,495)	0
Charlottetown	1,603	7,367	2,126	791	12,588	22,872	(21,269)	545,845
Goose Bay	276,755	0	15,023	3,569	12,588	31,180	245,575	52,111
Nain	4,242	1,635	807	333	12,588	15,363	(11,121)	0
<b>SUBTOTAL</b>	<b>1,895,349</b>	<b>134,115</b>	<b>816,525</b>	<b>23,347</b>	<b>151,056</b>	<b>1,125,043</b>	<b>770,306</b>	<b>5,210,447</b>
47 Remaining Sites	330,702	76,058	2,047,221	137,574	591,617	2,852,470	(2,521,766)	1,741,744
<b>TOTAL</b>	<b>2,226,051</b>	<b>210,173</b>	<b>2,863,746</b>	<b>160,921</b>	<b>742,673</b>	<b>3,977,513</b>	<b>(1,751,460)</b>	<b>6,952,191</b>

\* Represents Operations and Maintenance work at specific sites done by Public Works Canada on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1990-91

MARITIMES REGION

<u>Region</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>Port Repairs*</u>	<u>Operating Expenses*</u>	<u>Applied Overheads**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
<b>Prince Edward Island</b>								
Charlottetown	283,526	6,403	172,018	28,664	8,701	215,786	67,740	97,596
Georgetown	67,835	718	46,666	336,861	8,701	392,946	(325,111)	0
Souris	6,228	848	882,532	10,061	8,701	902,114	(895,914)	853,712
Summerside	129,594	14,099	463,751	46,628	8,701	533,179	(403,585)	32,614
<b>New Brunswick</b>								
Bayside	225,967	14,091	132,999	12,855	8,701	168,646	57,321	1,489
Chatham	211,038	0	91,579	28,878	8,701	129,158	82,050	189
Dalhousie	633,038	38,378	551,788	19,389	8,701	618,256	14,782	125,000
Newcastle	560,421	0	53,970	90,637	8,701	153,308	407,113	40,288
North Head	83,560	8,153	212,504	2,087	8,701	231,445	(147,885)	0
<b>Nova Scotia</b>								
Hantsport	26,478	5,879	226,648	0	8,701	241,228	(214,750)	0
Mulgrave	90,978	0	54,797	18,097	8,701	81,595	9,383	250,000
North Sydney	28,326	6,311	7,113	10,059	8,701	32,184	(3,858)	0
Pictou	80,879	8,014	4,873	25,444	8,701	47,032	33,847	0
Pugwash	250,368	19,629	43,881	1,875	8,701	74,086	176,282	0
Shelburne	86,508	7,385	6,473	13,465	8,701	36,024	50,484	0
Sydney	207,312	26,031	134,897	13,824	8,701	183,453	23,859	134,799
Yarmouth	62,316	0	203,004	30,394	8,701	242,099	(179,783)	75,209
<b>Quebec</b>								
Cap-aux-Meules	167,324	3,281	152,673	45,573	8,701	210,228	(42,904)	230,043
<b>SUBTOTAL</b>	3,201,866	159,220	3,442,166	734,791	156,618	4,492,795	(1,290,929)	1,840,939
185 Remaining Sites	320,015	36,020	1,661,610	229,231	1,609,722	3,536,583	(3,216,591)	351,665
<b>TOTAL</b>	<u>3,521,881</u>	<u>195,240</u>	<u>5,103,776</u>	<u>964,022</u>	<u>1,766,340</u>	<u>8,029,378</u>	<u>(4,507,520)</u>	<u>2,192,604</u>

\* Represents Operations and Maintenance work at specific sites done by Public Works Canada on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1990-91

LAURENTIAN REGION

Region	Total Revenue	Commissions	Port Repairs*	Operating Expenses*	Applied Overheads**	Total Expenditures	Operating Income	Capital
<b>Quebec</b>								
Baie-Comeau	333,981	30,281	2,181	37,369	12,957	82,788	251,193	11,873,555
Blanc-Sablon	34,381	3,977	787,926	14,896	12,957	819,756	(785,375)	0
Chandler	53,719	9,155	687	7,831	12,957	30,630	23,089	0
Gaspé	206,933	18,307	12,188	14,158	12,957	57,540	149,393	0
Gros-Cacouna	448,905	35,930	101,346	131,441	12,957	281,674	167,231	218,197
Matane	71,067	6,560	215,694	34,454	12,957	269,665	(198,598)	202,474
Mont-Louis	32,963	3,364	53,150	2,818	12,957	72,289	(39,326)	0
Pointe-au-Pic	101,995	7,941	28,983	27,037	12,957	76,918	25,077	0
Rimouski	260,338	25,735	533,947	34,950	12,957	607,589	(347,251)	0
Sorel	260,938	18,396	10,446	9,768	12,957	51,567	209,371	0
St-Siméon	8,327	1,621	0	20,086	12,957	34,664	(26,337)	0

**Northwest Territories**

Nanisivik	0	0	0	0	12,957	12,957	(12,957)	0
<b>SUBTOTAL</b>	1,813,547	161,267	1,746,478	334,808	155,484	2,398,037	(584,490)	12,294,226
64 Remaining Sites	379,486	71,424	5,879,498	326,395	829,252	7,106,569	(6,727,061)	16,428,294
<b>TOTAL</b>	2,193,033	232,691	7,625,976	661,203	984,736	9,504,606	(7,311,551)	28,722,520

\* Represents Operations and Maintenance work at specific sites done by Public Works Canada on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1990-91

**CENTRAL REGION**

<u>Region</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>Port Repairs*</u>	<u>Operating Expenses*</u>	<u>Applied Overheads**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
<b>Ontario</b>								
Collingwood	10,528	3,234	19,659	1,797	13,659	38,349	(27,821)	0
Cornwall	116,883	7,097	6,142	2,021	13,659	28,919	87,964	0
Goderich	1,288,622	66,712	591,078	2,456	13,659	673,905	614,717	0
Kingston	94,212	4,595	5,233	2,077	13,659	25,564	68,648	0
Kingsville	72,487	8,109	50,553	14,465	13,659	86,786	(14,299)	0
Leamington	27,365	1,903	367,092	2,750	13,659	385,404	(358,039)	57,422
Owen Sound	31,072	5,897	871,361	3,587	13,659	894,504	(863,432)	0
Parry Sound	58,165	6,503	0	0	13,659	20,162	38,003	0
Port Stanley	248,171	15,967	414,122	1,495	13,659	445,243	(197,072)	68,403
Sarnia	81,462	8,834	1,344,500	20,774	13,659	1,387,767	(1,306,305)	0
Sault-Ste-Marie	360,754	34,793	161,474	3,500	13,659	213,426	147,328	221,000
<b>Manitoba</b>								
Selkirk	1,996	0	5,885	3,448	13,659	22,992	(20,996)	0
<b>SUBTOTAL</b>	<b>2,391,717</b>	<b>163,644</b>	<b>3,837,099</b>	<b>58,370</b>	<b>163,908</b>	<b>4,223,021</b>	<b>(1,831,304)</b>	<b>346,825</b>
40 Remaining Sites	105,487	11,427	1,389,982	107,665	546,336	2,055,410	(1,949,925)	65,938
<b>TOTAL</b>	<b>2,497,204</b>	<b>175,071</b>	<b>5,227,081</b>	<b>166,035</b>	<b>710,244</b>	<b>6,278,431</b>	<b>(3,781,229)</b>	<b>412,763</b>

\* Represents Operations and Maintenance work at specific sites done by Public Works Canada on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.



**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1990-91

WESTERN REGION

Region	Total Revenue	Commissions	Port Repairs*	Operating Expenses*	Applied Overheads**	Total Expenditures	Operating Income	Capital
<b>British Columbia</b>								
Campbell River	71,261	7,342	19,290	243	7,316	34,191	37,070	0
Chemainus	27,091	5,319	0	4,056	7,316	16,691	10,400	0
Crofton	87,770	0	0	0	7,316	7,316	80,454	0
Esquimalt	49,045	0	242,565	0	7,316	249,881	(200,836)	0
Gold River	40,726	0	4,281	0	7,316	11,597	29,129	0
Kitimat	134,622	12,117	0	0	7,316	19,433	115,189	0
Port Hardy	1,217	627	94,169	2,318	7,316	104,430	(103,213)	0
Powell River	107,503	5,423	266,658	311	7,316	279,708	(172,205)	0
Prince Rupert	105,758	0	0	0	7,316	7,316	98,442	0
Victoria	1,461,106	8,855	204,629	227,306	7,316	448,106	1,013,000	177,887
<b>Alberta</b>								
Fort Chipewyan	10	0	0	0	7,316	7,316	(7,306)	0
<b>Northwest Territories</b>								
Norman Wells	10,555	0	37,615	0	7,316	44,931	(34,376)	0
<b>SUBTOTAL</b>	<b>2,096,664</b>	<b>39,683</b>	<b>869,207</b>	<b>234,234</b>	<b>87,792</b>	<b>1,230,916</b>	<b>865,748</b>	<b>177,887</b>
124 Remaining Sites	388,145	71,397	2,925,641	272,399	907,174	4,176,611	(3,788,470)	118,730
<b>TOTAL</b>	<b>2,484,809</b>	<b>111,080</b>	<b>3,794,848</b>	<b>506,633</b>	<b>994,966</b>	<b>5,407,527</b>	<b>(2,922,722)</b>	<b>296,617</b>

\* Represents Operations and Maintenance work at specific sites done by Public Works Canada on behalf of Transport Canada.

\*\* Ottawa/Regional Overhead is distributed equally among all sites, with each site's share based on number of sites per region. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.







**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DÉPENSES POUR 1990-1991, PAR PORT**

**RÉGION DE L'OUEST**

Région	Recettes totales	Commissions	Réparation du port*	Dépenses opération- nelles*	Frais généraux appliqués**	Dépenses totales	Recettes d'explo- itation	Immobili- sations
<b>Colombie-Britannique</b>								
Campbell River	71,261	7,342	19,290	243	7,316	34,191	37,070	0
Chemalnus	27,091	5,319	0	4,056	7,316	16,691	10,400	0
Crofton	87,770	0	0	0	7,316	7,316	80,454	0
Esquimalt	49,045	0	242,565	0	7,316	242,881	(200,836)	0
Gold River	40,726	0	4,281	0	7,316	11,597	29,129	0
Kitimat	134,622	12,117	0	0	7,316	19,433	115,189	0
Port Hardy	1,217	627	94,169	2,318	7,316	104,430	(103,213)	0
Powell River	107,503	5,423	266,658	311	7,316	279,708	(172,205)	0
Prince Rupert	105,758	0	0	0	7,316	7,316	98,442	0
Victoria	1,461,106	8,855	204,629	227,306	7,316	448,106	1,013,000	177,887
<b>Alberta</b>								
Fort Chipewyan	10	0	0	0	7,316	7,316	(7,306)	0
<b>Territoires du Nord-Ouest</b>								
Norman Wells	10,555	0	37,615	0	7,316	44,931	(34,376)	0
<b>SOUS-TOTAL</b>	2,096,664	39,683	869,207	234,234	87,792	1,230,916	865,748	177,887
124 autres emplacements	388,145	71,397	2,925,641	272,399	907,174	4,176,611	(3,788,470)	118,730
<b>TOTAL</b>	<u>2,484,809</u>	<u>111,080</u>	<u>3,794,848</u>	<u>506,633</u>	<u>994,966</u>	<u>5,407,527</u>	<u>(2,922,722)</u>	<u>296,617</u>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux répartis également entre tous les emplacements, la part de chaque emplacement étant fondée sur le nombre d'emplacements par région. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DÉPENSES POUR 1990-1991, PAR PORT**

**RÉGION DU CENTRE**

<u>Région</u>	<u>Recettes totales</u>	<u>Commissions</u>	<u>Réparation du port*</u>	<u>Dépenses opération- nelles*</u>	<u>Frais généraux appliqués**</u>	<u>Dépenses totales</u>	<u>Recettes d'explo- tation</u>	<u>Immobili- sations</u>
<b>Ontario</b>								
Collingwood	10,528	3,234	19,659	1,797	13,659	38,349	(27,821)	0
Cornwall	116,883	7,097	6,142	2,021	13,659	28,919	87,964	0
Goderich	1,288,622	66,712	591,078	2,456	13,659	673,905	614,717	0
Kingston	94,212	4,595	5,233	2,077	13,659	25,564	68,648	0
Kingsville	72,487	8,109	50,553	14,465	13,659	86,786	(14,299)	0
Leamington	27,365	1,903	367,092	2,750	13,659	385,404	(358,039)	57,422
Owen Sound	31,072	5,897	871,361	3,587	13,659	894,504	(863,432)	0
Parry Sound	58,165	6,503	0	0	13,659	20,162	38,003	0
Port Stanley	248,171	15,967	414,122	1,495	13,659	445,243	(197,072)	68,403
Sarnia	81,462	8,834	1,344,500	20,774	13,659	1,387,767	(1,306,305)	0
Sault-Ste-Marie	360,754	34,793	161,474	3,500	13,659	213,426	147,328	221,000

<b>Manitoba</b>								
Selkirk	<u>1,996</u>	<u>0</u>	<u>5,885</u>	<u>3,448</u>	<u>13,659</u>	<u>22,992</u>	<u>(20,996)</u>	<u>0</u>
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>2,391,717</b>	<b>163,644</b>	<b>3,837,099</b>	<b>58,370</b>	<b>163,908</b>	<b>4,223,021</b>	<b>(1,831,304)</b>	<b>346,825</b>
40 autres emplacements	<u>105,487</u>	<u>11,427</u>	<u>1,389,982</u>	<u>107,665</u>	<u>546,336</u>	<u>2,055,410</u>	<u>(1,949,925)</u>	<u>65,938</u>
<b>TOTAL</b>	<u><u>2,497,204</u></u>	<u><u>175,071</u></u>	<u><u>5,227,081</u></u>	<u><u>166,035</u></u>	<u><u>710,244</u></u>	<u><u>6,278,431</u></u>	<u><u>(3,781,229)</u></u>	<u><u>412,763</u></u>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux répartis également entre tous les emplacements, la part de chaque emplacement étant fondée sur le nombre d'emplacements par région. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DEPENSES POUR 1990-1991, PAR PORT**

**RÉGION DES LAURENTIDES**

Région	Recettes totales	Commissions	Réparation du port*	Depenses opération- nelles*	Frais généraux appliqués**	Depenses totales	Recettes d'explo- tation	Immobili- sations
<b>Québec</b>								
Baie-Comeau	333,981	30,281	2,181	37,369	12,957	82,788	251,193	11,873,555
Blanc-Sablon	34,381	3,977	787,926	14,896	12,957	819,756	(785,375)	0
Chandler	53,719	9,155	687	7,831	12,957	30,630	23,089	0
Gaspé	206,933	18,307	12,188	14,158	12,957	57,540	149,393	0
Gros-Cacouna	448,905	35,930	101,346	131,441	12,957	281,674	167,231	218,197
Matane	71,067	6,560	215,694	34,454	12,957	269,665	(198,598)	202,474
Mont-Louis	32,963	3,364	53,150	2,818	12,957	72,289	(39,326)	0
Pointe-au-Pic	101,995	7,941	28,983	27,037	12,957	76,918	25,077	0
Rimouski	260,338	25,735	533,947	34,950	12,957	607,589	(347,251)	0
Sorel	260,938	18,396	10,446	9,768	12,957	51,567	209,371	0
St-Siméon	8,327	1,621	0	20,086	12,957	34,664	(26,337)	0
<b>Territoires du Nord-Ouest</b>								
Nanisivik	0	0	0	0	12,957	12,957	(12,957)	0
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>1,813,547</b>	<b>161,267</b>	<b>1,746,478</b>	<b>334,808</b>	<b>155,484</b>	<b>2,398,037</b>	<b>(584,490)</b>	<b>12,294,226</b>
64 autres emplacements	<u>379,486</u>	<u>71,424</u>	<u>5,879,498</u>	<u>326,395</u>	<u>829,252</u>	<u>7,106,569</u>	<u>(6,727,061)</u>	<u>16,428,294</u>
<b>TOTAL</b>	<b><u>2,193,033</u></b>	<b><u>232,691</u></b>	<b><u>7,625,976</u></b>	<b><u>661,203</u></b>	<b><u>984,736</u></b>	<b><u>9,504,606</u></b>	<b><u>(7,311,551)</u></b>	<b><u>28,722,520</u></b>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Frais généraux de l'Ac et des bureaux régionaux répartis également entre tous les emplacements, la part de chaque emplacement étant fondée sur le nombre d'emplacements par région. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DÉPENSES POUR 1990-1991, PAR PORT**

**RÉGION DES MARITIMES**

<u>Région</u>	<u>Recettes totales</u>	<u>Commissions</u>	<u>Réparation du port*</u>	<u>Dépenses opération- nelles*</u>	<u>Frais généraux appliqués**</u>	<u>Dépenses totales</u>	<u>Recettes d'exploit- ation</u>	<u>Immobili- sations</u>
<b>Ile-du-Prince-Édouard</b>								
Charlottetown	283,526	6,403	172,018	28,664	8,701	215,786	67,740	97,596
Georgetown	67,835	718	46,666	336,861	8,701	392,946	(325,111)	0
Souris	6,228	848	882,532	10,061	8,701	902,142	(895,914)	853,712
Summerside	129,594	14,099	463,751	46,628	8,701	533,179	(403,585)	32,614
<b>Nouveau-Brunswick</b>								
Bayside	225,967	14,091	132,999	12,855	8,701	168,646	57,321	1,489
Chatham	211,208	0	91,579	28,878	8,701	129,158	82,050	189
Dalhousie	633,038	38,378	551,788	19,389	8,701	618,256	14,782	125,000
Newcastle	560,421	0	53,970	90,637	8,701	153,308	407,113	40,288
North Head	83,560	8,153	212,504	2,087	8,701	231,445	(147,885)	0
<b>Nouvelle-Écosse</b>								
Hantsport	26,478	5,879	226,648	0	8,701	241,228	(214,750)	0
Mulgrave	90,978	0	54,797	18,097	8,701	81,595	9,383	250,000
North Sydney	28,326	6,311	7,113	10,059	8,701	32,184	(3,858)	0
Pictou	80,879	8,014	4,873	25,444	8,701	47,032	33,847	0
Pugwash	250,368	19,629	43,881	1,875	8,701	74,086	176,282	0
Shelburne	86,508	7,385	6,473	13,465	8,701	36,024	50,484	0
Sydney	207,312	26,031	134,897	13,824	8,701	183,453	23,859	134,799
Yarmouth	62,316	0	203,004	30,394	8,701	242,099	(179,783)	75,209
<b>Québec</b>								
Cap-aux-Meules	167,324	3,281	152,673	45,573	8,701	210,228	(42,904)	230,043
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>3,201,866</b>	<b>159,220</b>	<b>3,442,166</b>	<b>734,791</b>	<b>156,618</b>	<b>4,492,795</b>	<b>(1,290,929)</b>	<b>1,840,939</b>
185 autres emplacements	320,015	36,020	1,661,610	229,231	1,609,722	3,536,583	(3,216,591)	351,665
<b>TOTAL</b>	<b>3,521,881</b>	<b>195,240</b>	<b>5,103,776</b>	<b>964,022</b>	<b>1,766,340</b>	<b>8,029,378</b>	<b>(4,507,520)</b>	<b>2,192,604</b>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Frais généraux de l'Ac et des bureaux régionaux répartis également entre tous les emplacements, la part de chaque emplacement étant fondée sur le nombre d'emplacements par région. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.



**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DÉPENSES POUR 1990-1991, PAR PORT**

**RÉGION DE TERRE-NEUVE**

<u>Région</u>	<u>Recettes totales</u>	<u>Commissions</u>	<u>Réparation du port*</u>	<u>Dépenses opération- nelles*</u>	<u>Frais généraux appliqués**</u>	<u>Dépenses totales</u>	<u>Recettes d'exploit- tation</u>	<u>Immobili- sations</u>
<b>Terre-Neuve</b>								
Argentia	96,393	11,198	248,338	951	12,588	273,075	(176,682)	3,163,791
Botwood	118,720	11,137	40,938	2,467	12,588	67,130	51,590	0
Come by Chance	178,776	19,241	0	0	12,588	31,829	146,947	0
Corner Brook	444,438	41,122	4,769	4,120	12,588	62,599	381,839	1,438,708
Long Pond Manuels	98,363	14,543	461,938	3,961	12,588	493,030	(394,667)	9,992
Stephenville	227,931	24,015	32,917	1,529	12,588	71,049	156,882	0
St. Anthony	8,977	2,465	6,618	3,437	12,588	25,108	(16,131)	0
St. Lawrence	437,246	300	0	520	12,588	13,408	423,838	0
<b>Labrador</b>								
Black Tickle	1,905	1,092	3,051	1,669	12,588	18,400	(16,495)	0
Charlottetown	1,603	7,367	2,126	791	12,588	22,872	(21,269)	545,845
Goose Bay	276,755	0	15,023	3,569	12,588	31,180	245,575	52,111
Nain	4,242	1,635	807	333	12,588	15,363	(11,121)	0
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>1,895,349</b>	<b>134,115</b>	<b>816,525</b>	<b>23,347</b>	<b>151,056</b>	<b>1,125,043</b>	<b>770,306</b>	<b>5,210,447</b>
47 autres emplacements	<u>330,702</u>	<u>76,058</u>	<u>2,047,221</u>	<u>137,574</u>	<u>591,617</u>	<u>2,852,470</u>	<u>(2,521,766)</u>	<u>1,741,744</u>
<b>TOTAL</b>	<u><b>2,226,051</b></u>	<u><b>210,173</b></u>	<u><b>2,863,746</b></u>	<u><b>160,921</b></u>	<u><b>742,673</b></u>	<u><b>3,977,513</b></u>	<u><b>(1,751,460)</b></u>	<u><b>6,952,191</b></u>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux répartis également entre tous les emplacements, la part de chaque emplacement étant fondée sur le nombre d'emplacements par région. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DÉPENSES POUR 1990-1991, PAR PORT**

SOMMAIRE

Région	Recettes totales	Commissions	Réparation du port*	Dépenses opération- nelles*	Frais généraux appliqués**	Dépenses totales	Recettes d'exploit- ation	Immobili- sations
Terre-Neuve	2,226,051	210,173	2,863,746	160,921	742,673	3,977,513	(1,751,460)	6,952,191
Maritimes	3,520,561	195,240	5,103,776	964,022	1,766,340	8,029,378	(4,507,520)	2,192,604
Laurentides	2,193,033	232,691	7,625,976	661,203	984,736	9,504,606	(7,311,551)	28,722,520
Centre	2,497,204	175,071	5,227,081	166,035	710,244	6,278,431	(3,781,229)	412,763
Ouest	2,484,809	111,080	3,794,848	506,633	994,966	5,407,527	(2,922,722)	296,617
<b>TOTAL</b>	<u>12,921,658</u>	<u>924,255</u>	<u>24,615,427</u>	<u>2,458,814</u>	<u>5,198,959</u>	<u>33,197,455</u>	<u>(20,274,482)</u>	<u>38,576,695</u>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux répartis également entre tous les emplacements, la part de chaque emplacement étant fondée sur le nombre d'emplacements par région. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

# PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES RECETTES BRUTES

RECETTES BRUTES, de 1981-1982 à 1990-1991 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

Exercice financier	Recettes brutes	% d'écart par rapport à l'année précédente
1981-1982	6 047	0,5
1982-1983	6 595	9,1
1983-1984	7 605	15,3
1984-1985	7 350	-3,3
1985-1986	7 279	-1,0
1986-1987	9 960	36,8
1987-1988	10 496	5,4
1988-1989	11 102	5,8
1989-1990	11 564	4,2
1990-1991	12 922	11,7

ANNEXE 3

# PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS

## RECETTES BRUTES, PAR SOURCE PRINCIPALE

Type de recettes	1990-1991	1989-1990	% d'écart par rapport à l'année précédente	Répartition 1990-1991	Répartition 1989-1990
Droits de quaiage	6 126	5 692	7,6	47,4 %	49,2 %
Droits d'entreposage	227	277	0,4	1,8 %	1,9 %
Droit d'amarrage	1 550	1 372	12,9	12,0 %	11,9 %
Droit de port	1 540	1 316	17,0	11,9 %	11,4 %
Loyers et permis	2 680	2 275	17,8	20,7 %	19,7 %
Autres	799	682	17,2	6,2 %	5,9 %
<b>Total</b>	<b>12 922</b>	<b>11 564</b>		<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**SOMMAIRE DES EMPLACEMENTS, DES DÉPENSES ET DES**  
**RECETTES POUR 1990-1991, PAR PROVINCE**

Province	Nombre total d'em- placements	Dépenses totales de fonctionnement et d'entretien	Dépenses totales en capital	Recettes brutes
Terre-Neuve	59	3 235	6 952	2 226
Nouvelle-Ecosse	122	1 510	577	940
Ile-du-Prince-Edouard	46	2 651	1 101	594
Nouveau-Brunswick	31	1 900	284	1 821
Québec	78	8 721	28 953	2 360
Ontario	50	5 559	413	2 495
Manitoba	2	9	0	2
Saskatchewan	4	0	0	0
Alberta	3	0	0	0
Colombie-Britannique	106	4 375	296	2 474
Territoires du Nord-Ouest	25	38	0	10
<b>Total</b>	<b>526</b>	<b>27 998*</b>	<b>38 576**</b>	<b>12 922</b>

\* Inclut les 924 000 \$ versés sous forme de commissions aux directeurs de port et gardiens de quai, réparation du port de 24 615 et dépenses opérationnelles de 2 459. Exclut les frais d'administration des bureaux régionaux et de l'administration centrale de 5 199 \$.

\*\* N'inclut pas des dépenses en capital secondaires de 54 000 \$ de l'administration centrale.

À l'annexe 4 s'appliquent les définitions et les conventions qui suivent :

**Recettes totales** - recettes provenant de toutes sources, y compris les droits de port, les droits d'amarrage, les droits de quaiage, les droits d'entreposage, les permis, les baux, les coûts recouverts, etc....

**Commissions** - les honoraires versés aux directeurs de port et aux gardiens de quai, y compris les contributions au Régime de pension du Canada et à la Commission de l'emploi et de l'immigration.

**Dépenses opérationnelles** - toutes les dépenses opérationnelles de projets d'entretien portuaire.

**Frais généraux appliqués** : les dépenses des régions et de l'administration centrale attribuées à part égale à tous les emplacements.

**Dépenses totales** - toutes les dépenses énumérées ci-dessus.

**Recettes d'exploitation** - les recettes totales moins les commissions, les dépenses de fonctionnement et d'entretien, et autres dépenses.

**Immobilisations** - toutes les dépenses des projets d'immobilisations, y compris les projets d'équipement majeurs, les projets d'équipement mineurs et les immobilisations au titre du dragage.

**Réparations du port** - toutes les dépenses de projet d'entretien portuaire, y compris de réparation aux quais et d'entretien par dragage.

La conciliation des comptes publics avec les dépenses directes aux quais et installations portuaires publiques figure ci-dessous :

Fonctionnement et entretien	(en 000 \$)	Immobilitisations (en 000 \$)
Activité sur les quais et dans les ports publics	33 625	38 630
d'après les comptes publics		
Coûts non répartis*	(1 342)	—
Ports et installations portuaires publics (administrés par Transports Canada)	\$32 283	\$38 630

\* Les coûts non répartis comprennent les régimes de prestations pour les employés, les dépenses de recherche et de développement et l'allocation de coût direct.

A l'annexe 4 figure les "Recettes et dépenses, par port". Les ports choisis sont plus importantes. A côté de ces recettes figurent les droits en retour de toutes les dépenses d'exploitation définies, de même que les commissions versées. Une part des coûts d'administration de l'administration centrale et des bureaux régionaux a été attribuée à chaque port comme il suit :

- Les frais administratifs de l'administration centrale ont été répartis également entre les emplacements des cinq régions.

- A l'intérieur de chaque région, tous les frais administratifs et indirects, jusqu'au niveau du gérant de zone, sont considérés comme des frais généraux régionaux et répartis également entre les emplacements de chaque région.



Liste des états financiers

Annexe 1	Sommaire des emplacements, des dépenses et des recettes pour 1990-1991, par province
Annexe 2	Etat consolidé des recettes brutes, de 1981-1982 à 1990-1991
Annexe 3	Etat consolidé des recettes brutes, par source principale
Annexe 4	Recettes et dépenses pour 1990-1991, par port

Conventions comptables

Transports Canada a touché en 1990-1991 des recettes ou a engagé des dépenses dans environ la moitié de ses emplacements. Ces emplacements sont simplement, dans certains cas, des endroits désignés, sans aucune installation terrestre ou sont uniquement des terrains appartenant à l'Etat. Il existe des infrastructures portuaires dans 526 emplacements.

Toutes les dépenses engagées en 1990-1991 ont été déclarées suivant une formule de comptabilité de caisse modifiée qui est conforme à la présentation des "comptes publics". En sont expressément exclus les dépenses d'amortissement, les locaux fournis par Travaux publics Canada, les services communs assurés par Approvisionnement et Services Canada et les subventions en guise d'impôt versées par Travaux publics Canada.

EXAMEN FINANCIER

Le total des dépenses de 1990-1991 s'établit comme suit :

Crédits :  
en milliers de dollars

Fonctionnement et entretien	32 283 \$
Immobilisations	38 630 \$
Total des crédits	<u>70 913 \$</u>

Recettes brutes :	12 922 \$
Commissions, CAC et RPC	(924)
Recettes nettes	<u>11 998 \$</u>

Les recettes brutes du programme en 1990-1991 se chiffraient à 12 921 658 millions de dollars, ce qui représente 40 % des dépenses autres qu'en capital et 18,2 % des dépenses totales. Aux termes des dispositions de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics*, les gardiens de port touchent une commission, dont le taux est préalablement fixé, sur les recettes des tarifs provenant de leur port respectif. Les fonds restants sont ensuite versés au Trésor fédéral.

En 1990-1991, 240 directeurs de port et gardiens de quai représentaient Transports Canada dans ses ports publics. Les commissions versées à ces représentants allaient de 0 à 52 431 \$, selon le niveau du trafic d'un port donné et les activités du représentant dans ledit port. En moyenne, on leur a versé pour l'année une commission de 3 800 \$. Tous les représentants qui ont sainement administré leur port au profit de leur collectivité sont dignes de nos remerciements.

Des 526 emplacements définis à l'intérieur du programme, 30 ports commerciaux importants ont rapporté 8 890 431 millions de dollars, soit 68,8 % des recettes brutes. Les recettes d'un port fournissent un bon indice de ses activités commerciales. Elles ne reflètent pas bien cependant toutes ses activités étant donné que bien des ports sont surtout fréquentés par de petits bâtiments (des bateaux de pêche, par exemple) dont les exploitants paient des frais minimaux.



## CONSEILS CONSULTATIFS DES PORTS PUBLICS

Le ministre des Transports peut instituer des Conseils consultatifs pour les ports publics qu'il désigne, conformément à l'article 5 de la *Loi sur les ports et les installations portuaires publiques*.

Les Conseils consultatifs des ports publics constituent un élément important du mécanisme d'ensemble, qui facilite l'élaboration et l'application des politiques nationales, régionales et locales des ports ainsi que leur exploitation. Ils servent de structure organisationnelle apte à discuter de la planification et de l'exploitation des ports locaux et à formuler au ministre les recommandations qui concluent les discussions.

Les seize Conseils suivants ont jusqu'à présent (au 31 mars 1991) été constitués :

au Québec	-	Cap-aux-Meules
	-	Gaspé
	-	Matane
	-	Gros-Cacouna
	-	Rimouski
	-	Sorel
au Nouveau-Brunswick	-	Dalhousie
	-	Chatham/Newcastle
	-	Bayside
en Nouvelle-Ecosse	-	Sydney
	-	Port Hawkesbury - détroit de Canso
	-	Digby
	-	Yarmouth
à l'Île-du-Prince-Édouard	-	Charlottetown
	-	Summerside
	-	Georgetown



## ÉTAT DES REMISES POUR 1990-1991

### V

Le paragraphe 14(1) de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* stipule que : "Sous réserve des règlements pris par le gouverneur en conseil, le ministre peut faire remise des droits, taxes ou autres frais et des intérêts correspondants; il peut en outre accepter, par contrat, des droits, taxes ou autres frais différents de ceux qui sont fixés par le gouverneur en conseil". Le paragraphe (3) stipule que : "toute remise s'élevant à au moins mille dollars ou plus attribuée en vertu du paragraphe (1) doit être déclarée dans le rapport annuel du ministre au Parlement".

Une remise a été approuvée en vertu de l'article 14, en 1990-1991. En mars 1991, une remise de 75 495 \$ a été attribuée par le ministre des Transports à Marine Atlantic Inc. pour les frais de conteneurs que cette société avait payés de 1986 à 1988 aux localités de Goose Bay et de Cartwright au Labrador. Cette remise a été autorisée en conformité avec le Règlement sur la remise ou la substitution des droits, qui a été modifié en 1989 afin d'autoriser le ministre des Transports à remettre les droits relatifs aux installations portuaires imposés au chapitre des opérations de ravitaillement aux localités isolées.





## Sydney, en Nouvelle-Ecosse

Ce port est situé dans l'île du Cap-Breton, au nord-est de la Nouvelle-Ecosse, à près de 435 km d'Halifax. Le port joue un rôle essentiel car il apporte un appui indispensable aux activités industrielles du Cap-Breton.

Le port de Sydney dispose de plusieurs terminaux privés dont les façades d'amarrage s'étendent sur plus de 1 180 m. La profondeur à quai atteint 9 m. Quant à ses installations publiques, la façade d'amarrage s'étend sur 305 m et l'on peut disposer d'un hangar de 1 860 m<sup>2</sup>.

Ce port est ouvert toute l'année.

Recettes (\$)	
1990-91	207 312
1989-90	176 653
1988-89	206 227
1987-88	185 891
1986-87	146 304

### Marchandises (tonnes)

1990	119 301
1989	163 998
1988	118 642
1987	128 062
1986	132 832

## Victoria, en Colombie-Britannique

Le port de Victoria est situé à l'extrémité sud-est de l'île de Vancouver, à 67 km au sud-ouest de Vancouver.

Ses principales activités hauturières se déroulent à la jetée d'Ogden Point. Les marchandises les plus importantes qui passent par la jetée d'Ogden Point sont des produits forestiers.

Le port de Victoria offre à l'entrée de l'estuaire les installations nécessaires à l'accueil des navires de croisière qui sont très nombreux à y faire escale. Dans la rade intérieure, cinq quais de Transports Canada, dont un pour le déchargement de produits pétroliers, et trois quais flottants sont offerts aux pêcheurs et aux plaisanciers.

1990	68 119
1989	85 868
1988	37 743
1987	95 791
1986	56 456

### Marchandises (tonnes)

1990-91	1 413 113
1989-90	1 310 474
1988-89	1 614 212
1987-88	1 018 309
1986-87	1 063 711

Situé sur la côte sud de l'île-du-Prince-Édouard, Summerside joue un rôle important pour l'exportation des produits agricoles du district avoisinant, et l'importation d'aggrégats.

Le port dispose de deux terminaux privés, d'un quai public de 527,5 m de façade d'amarrage et de deux entrepôts chauffés d'un total de 4 254 m<sup>2</sup>.

#### Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard

#### Recettes (\$)

1990-91	129 594
1989-90	82 216
1988-89	121 029
1987-88	108 591
1986-87	115 660

#### Marchandises (tonnes)

1990	154 919
1989	125 638
1988	136 399
1987	139 279
1986	225 665

Ce port offre un quai public de 293 m de long. La profondeur à quai varie de 7,8 à 8,7 m.

Le port de Stephenville est situé sur la rive nord de la baie St. George, sur la côte ouest de Terre-Neuve. Il joue un rôle important en desservant l'usine locale de papier journal et en facilitant la distribution locale de produits pétroliers.

#### Stephenville, à Terre-Neuve

#### Recettes (\$)

1990-91	227 931
1989-90	185 136
1988-89	230 262
1987-88	155 483
1986-87	161 833

#### Marchandises (tonnes)

1990	159 629
1989	182 982
1988	175 417
1987	162 084
1986	169 049

# Sault-Ste-Marie, Ontario

Ce port est situé sur la rive nord de la rivière Ste-Marie, qui relie le lac Supérieur au lac Huron. Il est situé près du canal de Sault-Ste-Marie (Canada). Son rôle principal est de desservir les aciéries, les papeteries et usines de produits chimiques locales.

Le port offre cinq terminaux maritimes privés et un quai public de 91 m en forme de "L".

Recettes (\$)	
1990-91	360 754
1989-90	355 879
1988-89	429 180
1987-88	285 949
1986-87	277 672
Marchandises (tonnes)	
1990	241 390
1989	200 613
1988	243 294
1987	252 696
1986	238 250

# Sorel, Québec

Le port de Sorel est situé sur la rive sud du Richelieu, à environ 75 km en aval de Montréal. Au cours des dernières années, ce port a joué un double rôle : d'un côté en tant que centre d'entreposage et d'expédition de produits du fer et du titane, et de l'autre en tant qu'aire de déchargement et d'entreposage du sel.

Il comporte quatre postes à quai de 110 à 244 m de longueur et de 5,0 à 9,1 m de profondeur.

Il est navigable à longueur d'année.

Recettes (\$)	
1990-91	260 938
1989-90	198 872
1988-89	192 674
1987-88	196 350
1986-87	256 331
Marchandises (tonnes)	
1990	60 671
1989	55 707
1988	52 118
1987	28 318
1986	76 775

Le port de Sarnia dispose de deux installations publiques pour les marchandises diverses, et de douze installations portuaires privées dont six servent aux produits pétroliers destinés à divers marchés intérieurs et internationaux.

Le port public de Sarnia est situé sur la rive est de la rivière St. Clair, près de sa jonction avec le lac Huron. C'est son port qui permet à Sarnia de jouer le rôle de grand centre de raffinage du pétrole et de fabrication de produits pétrochimiques au Canada. La majeure partie du secteur secondaire de la région est corrélatrice aux besoins des grandes raffineries de pétrole et des usines de produits pétrochimiques. Le port est également un grand carrefour pour le transbordement des céréales.

## Sarnia, en Ontario

### Recettes (\$)

1990-91	81 462
1989-90	90 358
1988-89	133 129
1987-88	169 327
1986-87	121 856
1990	0
1989	0
1988	0
1987	22 328
1986	21 272

### Marchandises (tonnes)

Il offre un quai public de 640 m et un entrepôt public. Tout le trafic portuaire de Rimouski est manutentionné au quai public.

Ce port est ouvert à longueur d'année et reçoit, occasionnellement, l'aide de brise-glaces.

## Rimouski, au Québec

### Recettes (\$)

1990-91	260 338
1989-90	291 927
1988-89	328 494
1987-88	265 298
1986-87	322 852
1990	274 724
1989	304 960
1988	305 587
1987	312 963
1986	343 866

### Marchandises (tonnes)

Ce port est situé sur la rive sud du Saint-Laurent à environ 315 km en aval de Québec. C'est un centre régional de distribution du pétrole, du sel et de marchandises diverses.

# Port Stanley, en Ontario

Ce port est situé sur la rive nord du Lac Érié, à l'embouchure de Kettle Creek. Il apporte son appui à l'industrie active de la pêche commerciale. Il est administré par Havres et ports.

La façade d'amarrage est de 1 345 m. Il s'y trouve un terminal d'expédition de céréales (produites localement) et de ciment, et un terminal de réception de charbon, de fertilisants et de produits pétroliers (entre autres d'asphalte). On y dispose d'un élévateur à grains et de silos d'une capacité de 17 000 tonnes pour le blé. Il offre également un entrepôt public de 836 m<sup>2</sup>; des citernes d'entreposage pour les combustibles, l'asphalte et les fertilisants liquides; ainsi qu'une aire d'entreposage non couverte pour le charbon et la potasse.

## Recettes (\$)

1990-91	248 171
1989-90	143 645
1988-89	209 783
1987-88	169 137
1986-87	164 536

## Marchandises (tonnes)

1990	318 977
1989	198 899
1988	235 326
1987	317 133
1986	370 534

# Pugwash, en Nouvelle-Écosse

## Recettes (\$)

1990-91	250 368
1989-90	243 227
1988-89	124 380
1987-88	151 444
1986-87	181 805

## Marchandises (tonnes)

1990	505 011
1989	380 378
1988	256 545
1987	303 350
1986	399 659

Ce port est situé sur la rive sud du détroit de Northumberland, à environ 135 km au nord d'Halifax. Le principal produit qui y est manutentionné est le sel en vrac, destiné principalement aux marchés intérieurs.

Pugwash offre un quai public de 295 m et un quai pour les pêcheurs.

Il est ouvert à la navigation d'avril à décembre.



# Parry Sound, en Ontario

## Recettes (\$)

1990-91	58 165
1989-90	56 724
1988-89	53 778
1987-88	52 628
1986-87	75 195

## Marchandises (tonnes)

1990	76 867
1989	83 034
1988	81 586
1987	81 234
1986	103 759

Ce port est situé sur la rive sud de la baie Georgienne, à l'embouchure de la rivière Seguin. Parry Sound est surtout un port d'exportation de sel en vrac et de produits pétroliers.

Il compte un terminal pétrolier privé, un quai public et une jetée latérale de 275 m. Il est navigable de mai à décembre.

# Pointe-au-Pic, au Québec

## Recettes (\$)

1990-91	101 995
1989-90	110 126
1988-89	117 292
1987-88	45 858
1986-87	61 117

Ce port est situé à La Malbaie, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 144 km de Québec et 72 km au sud de la rivière Saguenay. Les principaux produits manutentionnés à Pointe-au-Pic sont le bois de sciage et le papier journal.

On y dispose d'un quai public de 120 m de longueur et 8,2 m de profondeur ainsi qu'un entrepôt de 1 935 m<sup>2</sup>.

1990	62 076
1989	32 067
1988	40 050
1987	16 087
1986	16 695

## Marchandises (tonnes)

Newcastle, au Nouveau-Brunswick	
Ce port est situé sur la rive nord de la rivière Miramichi qui se jette 53 km plus loin dans le golfe du Saint-Laurent. C'est un point important d'exportation des produits forestiers vers des marchés d'outre-mer.	
Il compte cinq terminaux maritimes, dont un quai public de 313 m, deux terminaux pour pétroliers et deux quais pour les produits forestiers.	
La rivière Miramichi est navigable à longueur d'année et reçoit, occasionnellement, l'aide de brise-glaces.	
Recettes (\$)	
1990-91	560 421
1989-90	566 305
1988-89	598 759
1987-88	730 003
1986-87	694 814

Marchandises (tonnes)	
1990	232 039
1989	219 366
1988	203 704
1987	181 668
1986	191 513

North Sydney, en Nouvelle-Ecosse	
Situé sur l'île du Cap-Breton, ce port de transbordement du poisson, du sel et du ciment comporte un brise-lames, un entrepôt de 640 m <sup>2</sup> et un quai public comprenant trois mouillages de 30 à 130 m de longueur et de 7,3 à 7,9 m de profondeur.	
Recettes (\$)	
1990-91	28 426
1989-90	17 799
1988-89	28 807
1987-88	34 745
1986-87	32 354
Marchandises (tonnes)	

1990	2 035
1989	1 795
1988	6 379
1987	1 630
1986	715

Le quai public mesure 435 m de long et la profondeur au quai est de 11 m. Il compte également un entrepôt public de 1 400 m<sup>2</sup>.

Ce port est situé à 280 km au nord-est d'Halifax. Il s'agit de l'un des trois ports qui sont situés dans le détroit de Canso. C'est le port libre de glace le plus profond en Amérique du Nord. Son mouillage abrite du vent lui permet d'accueillir des navires pouvant avoir jusqu'à 500 000 tonnes de port en lourd. Mulgrave est un port d'où sont expédiés des agrégats, des minerais, du poisson et du bois à pâte et où est transbordé le sel de Pugwash et des Îles-de-la-Madeleine. Le port dispose de cinq quais : deux pour la pêche, un quai privé pour les agrégats, un terminal pour petits pétroliers et un quai public.

#### Mulgrave, en Nouvelle-Écosse

#### Recettes (\$)

1990-91	90 978
1989-90	106 335
1988-89	130 834
1987-88	164 072
1986-87	86 518

#### Marchandises (tonnes)

1990	108 766
1989	100 509
1988	233 873
1987	231 995
1986	74 004

Le port de Matane est cerné par deux brise-lames. Les installations portuaires comprennent un quai provincial pour les traversiers; un quai de transbordement ferroviaire qui relie Matane à Godbout et Baie-ComEAU; un quai public parallèle de 160 m de long; et une jetée latérale publique ayant une façade d'amarrage de 210 m.

#### Matane, au Québec

#### Recettes (\$)

1990-91	71 067
1989-90	45 986
1988-89	49 603
1987-88	48 295
1986-87	70 599

#### Marchandises (tonnes)

1990	86 403
1989	61 093
1988	111 078
1987	113 285
1986	116 102

1990	75 732
1989	151 591
1988	167 454
1987	183 404
1986	174 563

Marchandises (tonnes)

1990-91	98 363
1989-90	91 631
1988-89	109 514
1987-88	121 178
1986-87	104 314

Recettes (\$)

1990	115 919
1989	118 317
1988	106 655
1987	155 576
1986	180 156

Marchandises (tonnes)

1990-91	72 487
1989-90	85 323
1988-89	90 036
1987-88	107 447
1986-87	99 968

Recettes (\$)

#### Kingsville, en Ontario

Ce port est situé sur la rive nord du Lac Érié, à environ 48 km au sud-est de Windsor. Il est utilisé pour le transport des agrégats et c'est un des deux ports qui relie l'Île Pelee au continent.

Kingsville comporte sept petites jetées latérales pour les bateaux de pêche, un quai public de 389,6 m et un quai pour traversiers de 272 m. Le port est navigable d'avril à décembre.

Ce port est situé sur la rive est de la baie Conception, à environ 20 km à l'ouest de St. John's.

C'est un port de manutention du vrac dont les principales activités sont l'exportation de la pyrophyllite et l'importation des produits pétroliers, des céréales et du ciment. Tout le transport se fait au quai public, d'une longueur de 245 m.

# Goderich, en Ontario

## Recettes (\$)

1990-91	1 288 622
1989-90	1 103 336
1988-89	1 063 567
1987-88	889 917
1986-87	862 388
1990	1 761 481
1989	3 447 881
1988	1 874 742
1987	1 776 865
1986	1 939 013

## Marchandises (tonnes)

Ce port, situé sur la rive est du Lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland, est un grand port d'exportation du sel ainsi qu'un centre de distribution de céréales. Le port s'étend en façade (amarrages) sur plus de 6 km et comporte un quai privé et cinq quais publics. La profondeur du chenal dragué et du port varie de 6,4 à 7,3 m. Des éleveurs à grains privés d'une capacité de 129 000 tonnes de blé sont disponibles par contrat.

# Gros-Cacouna, au Québec

## Recettes (\$)

1990-91	448 905
1989-90	354 261
1988-89	281 194
1987-88	251 242
1986-87	193 703

Gros-Cacouna est situé sur la rive sud du Saint-Laurent à environ 190 km en aval de Québec. C'est l'un des principaux ports d'exportation vers l'outre-mer de bois de sciage local et de papier journal.

Le port est un havre artificiel protégé par deux brise-lames. Pour tout le transport portuaire de Gros-Cacouna on utilise le quai public de 240 m de longueur. Il s'y trouve aussi un entrepôt de 2 800 m<sup>2</sup>.  
Le port est navigable à longueur d'année et reçoit, occasionnellement, l'aide de brise-glaces.

1990	592 777
1989	412 642
1988	296 718
1987	227 684
1986	158 993

## Marchandises (tonnes)

## Cornwall, en Ontario

Situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, Cornwall se trouve à 120 km en amont de Montréal. Son rôle principal est de répondre aux besoins de manutention de produits en vrac de l'usine de fabrication de fibres synthétiques et de la papeterie locales. En outre, le port pourrait servir d'escale à la route maritime d'approvisionnement des industries du nord-est de New-York et de l'Ontario.

Le port compte un quai public de 175 m de longueur et de 8,2 m de profondeur, et des parcs de réservoirs privés pouvant entreposer un grand nombre de produits liquides.

1990-91	116 883
1989-90	102 975
1988-89	105 672
1987-88	94 293
1986-87	85 488
1990	56 567
1989	82 057
1988	87 038
1987	69 460
1986	73 188

Marchandises (tonnes)

Recettes (\$)

## Dalhousie, au Nouveau-Brunswick

Ce port, situé dans la Baie des Chaleurs, est un port de manutention du vrac duquel on exporte du papier journal et des concentrés de minerais et vers lequel on importe du pétrole et du charbon.

Le port comporte deux quais publics ayant une façade d'amarrage de 375 m linéaires, une rampe de transroulage, un entrepôt de 8 300 m carrés, et un terminal pour traversiers.

1990	1 433 077
1989	1 089 992
1988	856 072
1987	806 954
1986	712 778

Marchandises (tonnes)

Recettes (\$)



Le port est ouvert à longueur d'année et reçoit, occasionnellement l'aide de prise-glaces.

Cornet Brook est un grand port abrité, en eaux profondes. Il comprend trois terminaux pétroliers, un quai de chargement (d'une longueur de 503 m), un terminal pour le ciment en vrac, un quai public (de 361 m de longueur) modernisé pour accueillir le transport de conteneurs et un entrepôt public (de 2 436 m<sup>3</sup>).

1990	154 597
1989	1 421 124
1988	98 228
1987	33 409
1986	34 323

# Marchandises (tonnes)

1990-91	444 438
1989-90	323 954
1988-89	229 158
1987-88	119 182
1986-87	66 266

## Recettes (\$)

## Cornet Brook, à Terre-Neuve

Le port de Chatham est ouvert à longueur d'année et reçoit, occasionnellement, l'aide d'un brise-glace.

Le port compte deux quais publics; celui de Chatham-Est est utilisé pour le chargement de la pâte de bois tandis que celui de Chatham-Ouest est réservé aux bateaux de pêche. Il compte également trois quais privés et quelques parcs de réservoirs privés.

1990	49 989
1989	31 870
1988	38 369
1987	56 586
1986	7 807

# Marchandises (tonnes)

1990-91	211 208
1989-90	147 174
1988-89	193 627
1987-88	201 588
1986-87	182 071

## Recettes (\$)

## Chatham, au Nouveau-Brunswick

Le port de Chatham est situé sur la rive sud de la rivière Miramichi, qui se jette 45 km plus loin dans le golfe du Saint-Laurent, et à 8 km à l'est de Newcastle.

Cap-aux-Meules, au Québec

Ce port joue un rôle important dans le ravitaillage des Îles-de-la-Madeleine. Il est bien protégé par un brise-lames public et dispose de nombreuses installations pour les bateaux de pêche et les petites embarcations.

L'infrastructure portuaire comprend deux quais publics dont un de 172 m de longueur, et un autre de 90 m qui se termine par une rampe de transroulage de 28,8 m de largeur.

Cap-aux-Meules est navigable de mai à décembre.

Recettes (\$)

1990-91	167 324
1989-90	114 947
1988-89	134 097
1987-88	123 863
1986-87	120 495

Marchandises (tonnes)

1990	92 502
1989	121 221
1988	90 497
1987	100 863
1986	100 453

Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard

Charlottetown est le principal port de l'Île-du-Prince-Édouard et le siège du gouvernement provincial.

Le port comprend un terminal public dont la façade d'amarrage a plus de 400 m de long et dispose d'installations d'entreposage de plus de 2 300 m<sup>2</sup>, deux terminaux de pétroliers privés et d'une base de la Garde côtière canadienne.

Recettes (\$)

1990-91	283 526
1989-90	271 957
1988-89	204 963
1987-88	200 458
1986-87	217 739
1985-86	190 296

Marchandises (tonnes)

1990	491 948
1989	536 285
1988	397 335
1987	449 997
1986	491 558

# **Bayside, au Nouveau-Brunswick**

1990-91	225 967
1989-90	128 981
1988-89	54 462
1987-88	48 943
1986-87	56 995

## **Marchandises (tonnes)**

1990	150 719
1989	44 234
1988	37 343
1987	37 115
1986	40 105

## **Recettes (\$)**

Ce port est situé sur la rivière Sainte-Croix qui se jette dans la baie de Passamaquoddy à l'entrée nord de la baie de Fundy. Situé à 12 km au nord-est de St. Andrews, Bayside est un terminal très utilisé pour l'importation et l'exportation du poisson, de la pulpe, du bois de sciage, des pommes de terre et du combustible.

Le port compte un quai public en forme de "L" dont les façades d'amarrage s'étirent sur 91,4 m et 79,2 m et où la profondeur de l'eau atteint 8,5 m.

Bayside est libre de glace et ouvert toute l'année.

# **Botwood, à Terre-Neuve**

1990-91	118 720
1989-90	88 693
1988-89	89 067
1987-88	68 494
1986-87	54 436

Ce port est situé sur la côte nord-est de Terre-Neuve, à 37 km de la ville de Grand Falls. Il dessert l'usine de pâtes et papiers et permet de répondre aux besoins en pétrole de la région.

1990	81 101
1989	76 462
1988	83 230
1987	73 479
1986	62 479

## **Marchandises (tonnes)**

Il compte deux terminaux privés qui servent à la manutention du papier journal et du pétrole, et deux quais publics. L'un d'eux, un quai de ravitaillement en carburant, est en fait une jetée latérale de 52 m sur 10. L'autre, un quai de transit, est un quai parallèle de 83 m de long avec un hangar de transit de 1 281 m<sup>2</sup>.

Le port est navigable toute l'année mais nécessite l'aide des brise-glaces de janvier à avril.

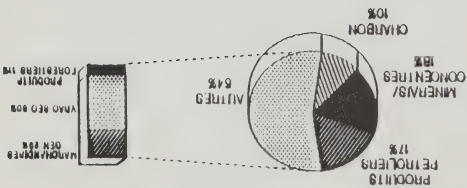
SOMMAIRE DES ACTIVITÉS DES PRINCIPAUX PORTS COMMERCIAUX

Argentia, à Terre-Neuve		Baie-ComEAU, au Québec	
Situé du côté ouest de la péninsule Avalon de Terre-Neuve, le port d'Argentia se trouve à environ 130 km de St. John's. C'est un port libre de glace et en eaux profondes.		Ce port est situé sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent, à 440 km en aval de Québec.	
Il comprend deux quais publics; l'un d'eux n'est plus utilisé et l'autre l'est par la Flotte. Ce dernier présente 635 m de façade d'amarrage et 18,8 m de largeur, et offre des profondeurs variant entre 7,9 et 8,5 m. Le port compte également une rampe de transroulage, trois quais privés, deux citernes et un pipeline.		C'est un port de transbordement de céréales et d'exportation du papier journal et d'aluminium.	
Argentia joue un rôle majeur dans l'exportation du poisson et l'importation du sel.		Ses installations privées d'amarrage s'étendent sur près d'un kilomètre. Elles comportent un silo portuaire dont l'élévateur peut contenir près de 364 000 tonnes de blé. Le port compte également un quai public dont la façade d'amarrage est de 585 m et dont la profondeur varie de 7 à 9 m.	
Argentia, à Terre-Neuve		Baie-ComEAU, au Québec	
Recettes (\$)		Recettes (\$)	
1990-91	96 393	1990-91	333 981
1989-90	66 178	1989-90	301 296
1988-89	60 725	1988-89	460 264
1987-88	62 253	1987-88	394 867
1986-87	63 338	1986-87	338 765
Argentia, à Terre-Neuve		Baie-ComEAU, au Québec	
Marchandises (tonnes)		Marchandises (tonnes)	
1990	48 388	1990	92 111
1989	76 158	1989	109 810
1988	47 165	1988	176 639
1987	39 493	1987	189 026
1986	26 764	1986	173 953

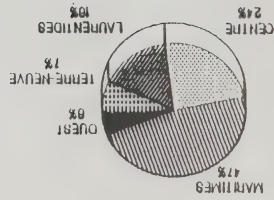


Les principales importations ont été les minerais et concentrés de minerais (59 000 tonnes), les produits pétroliers (57 000 tonnes) et le ciment (36 000 tonnes) (Voir la figure 5.)

**FIGURE 5**  
LES IMPORTATIONS MAJEURES



**FIGURE 6**  
TRAFFIC REGIONAL DE MARCHANDISES

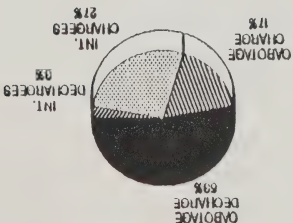


Pour ce qui est des régions de la Garde côtière canadienne, la région des Maritimes comptait pour 57 % du tonnage de marchandises manutentionnées en 1990 aux installations portuaires publiques; elle est suivie par celle du Centre (24 %), de celle des Laurentides (16 %), de celle de Terre-Neuve (7 %) et de celle de l'Ouest (6 %) (Voir figure 6.)

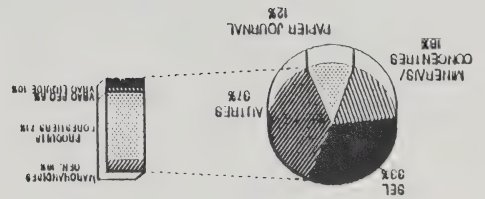


La circulation intérieure (cabotage) compte pour 70 % du tonnage total de 1990. Les marchandises intérieures déchargées ont dépassé les marchandises chargées dans une proportion de 3,08 pour 1 (voir figure 3.)

**FIGURE 3**  
**LES MARCHANDISES CHARGÉES ET DECHARGÉES**



**FIGURE 4**  
**LES EXPORTATIONS MAJEURES**

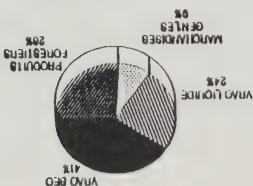


Des 37,4 % de l'ensemble du tonnage expédié à l'étranger par l'entremise des installations portuaires publiques, les exportations ont représenté 3,2 millions de tonnes et les importations, 746 000 tonnes. La valeur estimative totale des exportations et importations a été de 906 millions de dollars. Les principales exportations ont été le sel (1,3 million de tonnes), le papier journal (525 000 tonnes), les minerais et les concentrés de minerais (506 000 tonnes) (Voir la figure 4.)

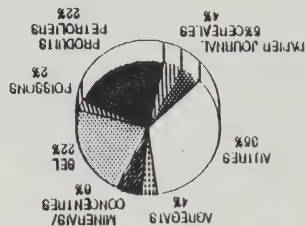
## RENSEIGNEMENTS SUR LES MARCHANDISES ET LE TONNAGE\*

## Marchandises maintenues aux ports publics

Les installations portuaires publiques de Havres et ports ont manutentionné 10,9 millions de tonnes de marchandises dont la valeur dépassait 3 milliards de dollars en 1990, ce qui représente une augmentation de 2,9 % par rapport au tonnage de 1989.

FIGURE 1  
GENRE DE TRAFIC

Les marchandises sèches en vrac (à l'exclusion des produits forestiers) comptaient pour 41 % du tonnage total, tandis que le vrac liquide, les produits forestiers et les marchandises diverses représentaient respectivement 24 %, 26 % et 9 %. (Voir figure 1).

FIGURE 2  
TRAFIG DE MARCHANDISES

Les principales marchandises maintenues aux installations portuaires publiques en 1990 ont été le sel (2,4 millions de tonnes), les produits pétroliers (2,4 millions de tonnes), les minerais et concentrés de minerais (634 000 tonnes), le papier journal (634 000 tonnes), les agrégats (541 000 tonnes), les céréales (405 000 tonnes), et le poisson (465 000 tonnes). Par rapport au trafic de 1989, les tonnages de 1990 pour le pétrole, les céréales et le poisson ont augmenté respectivement de 9,1 %, 51 % et 73,7 %. Ceux du sel, des minerais, du papier journal et des agrégats ont diminué respectivement de 38,5 %, 22 %, 1,2 % et 14,7 %. (Voir figure 2)

Les données concernant le tonnage des marchandises sont basées sur l'année civile et non sur l'année financière; et ne comprennent que les marchandises maintenues aux installations portuaires publiques, à distinguer des installations privées.

\*



En 1990-1991, les recettes totales ont été de 2 373 856 \$; de ce montant, environ 60 % proviennent du port de Victoria. Les frais portuaires de la Région s'élèvent à 473 311 \$, les baux de location, les permis et les autres frais relatifs aux biens immobiliers représentant pour leur part 1 154 858 \$ et les ceux des ports 745 687 \$.

Le programme de réparations des quais, qui comprenait 50 projets, était évalué à 3 618 000 \$. Entre autres projets, citons les réparations du quai à Fort Providence dans les Territoires du Nord-Ouest, les réparations aux abords du quai de Powell River pour les navires-citernes et le nettoyage, pour raisons écologiques, de l'emplacement de la West Isle Forest Products en Colombie-Britannique.

Le plan directeur du port régional a finalement été achevé et rendu public. Les experts-conseils ont fourni une analyse du système des ports publics et ont présenté des recommandations quant aux futures stratégies de gestion. Les questions relatives à la gestion, à l'entretien et au perfectionnement du système y sont traitées. Le Ministère a entrepris le processus d'examen des recommandations des experts-conseils et d'élaboration d'une stratégie de gestion qui réponde aux besoins du système et de ses usagers.

Deux projets d'équipement d'importance secondaire ont été entrepris au port de Victoria; ils s'agit de la construction d'un édifice à bureaux dans l'arrière-port, devant servir au gardien de port et au personnel chargé de la gestion du quai, et de la construction d'un gril de carénage à l'installation la plus utilisée du port. L'aménagement d'un édifice administratif à l'arrière-port facilitera l'administration du port; par ailleurs, la construction d'un gril de carénage apportera enfin une solution en fournissant dans le port, un lieu propre aux réparations des petites embarcations.

L'étude sur l'aménagement du port Stanley a été réalisée en respectant l'enveloppe budgétaire de 69 000 dollars qui lui était allouée. Il s'agissait d'une étude de faisabilité relative au dragage, l'objectif étant que le port atteigne la même profondeur que la Voie maritime.

Les travaux de dragage qui ont été effectués à Sault-St-Marie et qui comprenaient l'enlèvement d'un rocher ont pu être réalisés en respectant le budget de 221 000 dollars qui leur était imparti.

Les fonds alloués à l'entretien des ports ont servi à la réalisation de deux importants projets de dragage : le projet de dragage du chenal Keating de Toronto, au coût de 320 000 dollars et celui destiné à l'entretien de Port Stanley, qui sera achevé en 1991-1992, au coût de 420 000 dollars.

Un certain nombre d'importants projets de réparation de quais ont été réalisés, notamment :

1. À Sarnia : réparation du parement en bois(\*)

2. À Owen Sound : réparations du quai (structure 16)

3. À Owen Sound : enlèvement des structures 4,5 et 6

4. À North Bay : réparation du quai

5. À Leamington : colmatage de la jetée d'approche

Le coût total du programme global d'entretien mis en oeuvre en 1990-1991 s'est élevé à 5 228 000 \$.

\* Ce projet sera achevé en 1991-1992.

#### *Région de l'Ouest:*

La région de l'Ouest administre 23 ports publics et 142 installations portuaires tant en Alberta et en Saskatchewan qu'en Colombie-Britannique et dans les Territoires du Nord-Ouest. La majorité de ces ports se trouve situés en Colombie-Britannique. Quant à leur gestion, les ports et installations portuaires sont administrés soit directement, soit par des personnes rémunérées à l'acte ou par l'intermédiaire d'accords de services de gestion.

Quatre projets de grande importance étaient en cours de réalisation, à savoir : le réaménagement du port de Baie-Combeau et la reconstruction des quais de Paspébiac, des Méchins et de Tadoussac.

Les fonds ont été utilisés pour réaliser les études d'avant-projet du réaménagement du port de Gros-Cacouna, pour Trois-Pistoles/Les Escoumins; ainsi que pour terminer la conception du projet de reconstruction du quai à Tête-à-la-Baleine.

Un budget de fonctionnement et d'entretien de 7,3 millions de dollars a été administré. Ces fonds ont servi non seulement à effectuer du dragage dans neuf ports pour un montant de 1,4 millions de dollars, mais encore à des réparations diverses d'installations, pour un montant de 4,9 millions de dollars; ainsi qu'à plusieurs études, inspections et travaux d'arpentage, à concurrence de 1,0 million de dollars.

Les ports de la région ont manutentionné en 1990-1991 plus de 2,4 millions de tonnes métriques de marchandises, dont 775 000 tonnes de produits forestiers, 1 049 000 tonnes de produits pétroliers, 313 000 tonnes de concentrés de minerais et 292 000 tonnes d'autres marchandises.

De façon à satisfaire aux nouveaux impératifs découlant de la *Loi sur l'Environnement* et du "Plan Vert", les méthodes de travail relatives aux différentes activités de Havres et Ports ont été adaptées pour permettre davantage de consultation des intervenants dans les ports, et pour mieux cerner les effets possibles des activités sur l'environnement. En 1990-1991, beaucoup d'efforts ont été déployés pour amorcer un programme qui vise à maximiser les revenus d'utilisation des ports. Les revenus totaux de la région ont atteint 2,2 millions de dollars.

#### *Région du Centre:*

La région du Centre veille à l'administration, à l'entretien et à l'aménagement de 55 installations portuaires en Ontario et de deux installations au Manitoba. Transports Canada maintient en outre des relations suivies avec cinq commissions de ports avec lesquelles nous poursuivons des programmes de dragage et d'entretien des installations.

Le montant des recettes totales obtenues en 1990-1991 est de 2,5 millions de dollars.

On peut citer comme marchandises manutentionnées dans les installations de la Région le sel, l'huile, les produits pétroliers, les céréales, le sable, la pierre, le gravier, le charbon et les engrais.



Le projet de reconstruction du quai à Rigollet a été entrepris et près de la moitié (45 %) des travaux ont été effectués.

Un ambitieux programme de fonctionnement et d'entretien a été entrepris en 1990-1991, dans le cadre duquel 96 projets d'un coût total de 3 838 000 \$ ont été réalisés. Travaux publics Canada a exécuté la réalisation de 62 des principaux projets pour le compte de Transports Canada, tandis que 34 des projets d'importance secondaire ont été effectués par voie interne.

#### *Région des Maritimes:*

Malgré les grèves subies par deux de nos importants clients, les recettes obtenues au cours de l'année dernière sont comparables à celles des années précédentes, ce qui est assez surprenant compte tenu du ralentissement économique général qu'a connu l'industrie en raison de la récession.

Les recettes totales réalisées en 1990-1991 ont été de 3,5 millions de dollars.

Une activité importante a été lancée à Bayside au Nouveau-Brunswick. Transports Canada a investi 6,0 millions de dollars pour l'aménagement d'un entrepôt frigorifique près du quai.

Le plan directeur des ports publics du Nouveau-Brunswick est pratiquement terminé. Il sera bientôt rendu public. Il analyse et justifie d'ailleurs l'équipement requis pour répondre à la demande des services qui sont prévisibles de nos ports publics du Nouveau-Brunswick.

Les trois principaux projets d'équipements à Souris à l'Île-du-Prince-Édouard ont été achevés. Les projets ont permis de reconstruire, d'améliorer et d'ajouter des installations à ce port très utilisé par l'industrie de la pêche. Une somme d'environ 11 millions de dollars a déjà été dépensée afin d'accomplir ces travaux.

#### *Région des Laurentides:*

L'année 1990-1991 s'est avérée une très bonne année pour la région. Le programme des dépenses d'investissement s'est élevé à 28,3 millions de dollars. Ces fonds ont permis d'effectuer la reconstruction de quais à St-Ignace-de-Loyola, Harrington Harbour et St-Augustin. Les travaux ont été accomplis. Ensemble, ces trois gros projets peuvent être estimés à un total de 12,8 millions de dollars.

nombre de ports publics répondent aux obligations sociales du gouvernement fédéral envers des localités régionales et isolées, pour lesquelles le transport maritime est parfois le seul mode de transport disponible.

Afin de pouvoir administrer ces diverses installations de la façon la plus efficace et appropriée qui se puisse, la Direction générale des havres et des ports a créé une classification. Ce système établit une distinction entre les installations portuaires dont les activités commerciales génèrent des recettes, et celles qui permettent au gouvernement de remplir ses obligations envers les localités, en matière de services ou de maintien de liens par traversiers, que ce soit entre les provinces ou à l'intérieur des provinces.

La Direction générale a mis sur pied un modeste programme de commercialisation, afin de promouvoir l'utilisation des installations portuaires commerciales. Dans peu de temps, la Direction générale entreprendra une étude exhaustive de faisabilité relative aux possibilités éventuelles d'accroître les revenus que génèrent ces installations.

Simultanément, la Direction générale établit des techniques de gestion, afin de veiller à ce que les installations portuaires reliant les localités régionales ou isolées soient maintenues aussi sûrement qu'efficacement.

### Réalisations dans les Régions

Les activités commerciales et opérationnelles de la Direction générale se déroulent tant au niveau local que régional. Les indications qui suivent donnent un aperçu des réalisations de la Direction régionale dans les Régions pour la période 1990-1991.

#### *Terre-Neuve:*

La région de Terre-Neuve a connu une année record au chapitre des recettes, celles-ci ayant connu une hausse de 32,8 % par rapport à l'année précédente pour atteindre un montant brut de 2,2 millions de dollars. Cette hausse est surtout due à trois facteurs : une somme de 437 000 \$ recouvrée d'un utilisateur en particulier, une augmentation considérable du trafic à Corner Brook et une hausse des tarifs.

Le programme d'investissement comportait 15 projets totalisant une somme de 6 958 000 dollars. Les trois étapes du projet d'aménagement d'un terminal de conteneurs à Corner Brook, de même que le projet de reconstruction du quai à Grand Bruit ont été achevés. Quant au projet de reconstruction du bassin de la flotte à Argenta et à celui de reconstruction du quai à Charlottetown, ils sont presque achevés.

À l'intérieur du système portuaire canadien, les ports publics ont un statut distinct de ceux des ports pour lesquels une commission a été créée et des ports de la Société canadienne des ports, parce qu'ils desservent divers emplacements géographiques et divers usagers.

Une bonne part des quelque 400 ports publics satisfont aux besoins économiques du Canada au chapitre du commerce national et international. Par ailleurs, un grand

## Classification et commercialisation

La Direction générale des havres et ports continue d'apporter son appui à neuf commissions de ports qui doivent établir et traiter dix-huit projets de réglementation qui étaient inscrits dans les Projets de réglementation fédérale de 1990.

- réduction de près de 1,3 % de la tarification en vertu du RPP et du ROÉ, suite à la suppression de l'ancienne taxe fédérale de vente.
  - modification du RPP et du ROÉ, afin de s'assurer que ces règlements sont conformes aux autres textes législatifs du domaine maritime, notamment ceux visant le transport des marchandises dangereuses;
  - modification du RPP et du ROÉ, afin de désigner les ports publics et les installations portuaires où il est possible de nommer des maîtres, dits "directeurs" de port, et des gardiens de quai;
  - modification du RPP et du ROÉ, afin de s'assurer que ces règlements sont conformes aux autres textes législatifs du domaine maritime, notamment ceux visant le transport des marchandises dangereuses;
  - réduction de près de 1,3 % de la tarification en vertu du RPP et du ROÉ, suite à la suppression de l'ancienne taxe fédérale de vente.
- Voici quelques projets majeurs qui ont été mis en oeuvre pour améliorer l'administration et le fonctionnement aux ports publics et aux installations portuaires dans tout le Canada :
- des modifications mineures au **Règlement sur les ports publics** et au **Règlement sur les quais de l'État** ont été approuvées, en réponse aux questions soulevées par le Comité mixte permanent sur les règlements et autres textes réglementaires.
  - le **Règlement sur la rémunération des maîtres de ports et des gardiens de quais** a été modifié de sorte que la structure et le niveau de rémunération des personnes rémunérées à même les droits perçus ont été améliorés;
  - certains droits exigibles en vertu du **Règlement sur les ports publics (RPP)** et du **Règlement sur les quais de l'État (ROÉ)** ont été augmentés pour tenir compte de l'augmentation des coûts d'entretien et d'exploitation. Ces tarifs n'avaient pas été augmentés depuis 1986;

## HAVRES ET PORTS : POINTS SAILLANTS DU PROGRAMME

### Tarifs

En 1989-1990, Transports Canada a produit les documents d'approbation par décret d'un projet d'augmentation de tarif. Ce projet a été mis de l'avant du fait de l'engagement permanent du Ministère au programme de réduction du déficit du gouvernement. Il a fait l'objet en 1987-1988 d'une vaste consultation des usagers et ses répercussions ont été évaluées en 1988-1989. La hausse proposée est ensuite entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1990.

### Questions relatives aux biens fonciers et aux biens immobiliers

Le service des biens immobiliers a produit, pour l'ensemble du Canada, 280 documents relatifs à des contrats de locations. Dans l'ensemble, les activités liées aux baux ont rapporté 2,5 millions de dollars au Trésor.

La Direction générale des havres et ports a travaillé à la mise en oeuvre du cadre de gestion des biens immobiliers, qui figure dans le nouveau Manuel de gestion des biens immobiliers publié par le Bureau de gestion des biens immobiliers du Conseil du Trésor. Les fonctionnaires de Havres et ports, représentant la Garde côtière, ont également poursuivi leur travail conjointement avec le Bureau de gestion des biens immobiliers, dont le travail consiste à établir de nouvelles politiques relatives à la gestion des biens immobiliers du gouvernement fédéral, ainsi que le nouveau projet de *Loi sur les terres publiques* qui devrait être déposé devant le Parlement en 1991.

Des politiques et des méthodes internes ont été établies et réexaminées afin de refléter les nouvelles initiatives du gouvernement, notamment en matière de recettes et d'environnement.

### Projets de législation et de réglementation

En tout, cinq projets de législation relatifs aux ports publics et aux installations portuaires ont été inscrits dans les Projets de réglementation fédérale de 1990 et 1991. Trois de ces projets ont été menés à bien depuis le dernier rapport annuel :

#### Les droits d'entreposage

- frais imposés en contrepartie de l'utilisation de hangars ou d'espaces disponibles pour l'assemblage ou la distribution de marchandises. Ces frais sont fonction de l'espace occupé et de la durée de l'utilisation.

#### Les droits de location

- bail qui est ordinairement basé sur la valeur marchande de la propriété.

Transports Canada publie un barème des tarifs qui indique tous les droits exigibles, à l'exception des droits de location. Les taux prévus par ces tarifs sont approuvés par le gouverneur en Conseil.

Lorsque Transports Canada doit apporter des améliorations qui bénéficient surtout à un usager principal, ces tarifs sont soit majorés, soit remplacés par des surcharges. Les surcharges négociées visent à accroître le taux global de recouvrement des coûts de l'investissement. Le Ministère remet au Trésor fédéral toutes les recettes qu'il a obtenues, après déduction des commissions versées aux directeurs de port et aux gardiens de quai.



- coordonner les opérations avec d'autres activités maritimes et à celles des réseaux de transport aérien et de surface.

## Administration du programme

L'administration du programme est assurée par la Garde côtière canadienne à partir de cinq bureaux régionaux. Quant à sa coordination globale, elle relève d'une unité de l'administration générale des havres et des ports.

Les méthodes locales d'administration portuaire sont adaptées à la complexité des opérations de chacun des ports. Les ports les plus actifs, qui sont en petit nombre, sont dirigés par des fonctionnaires à plein temps qui sont gérants de port ou de gestionnaires de secteur. Dans la plupart des cas, Transports Canada est représenté au niveau local par des agents rémunérés à l'acte qui touchent leur commission correspondant à un pourcentage des droits perçus auprès des usagers. Ces représentants, connus sous le nom de directeurs de port et de gardiens de quai, sont nommés par le ministre des Transports et sont aussi actifs dans les ports que la circulation des navires l'exige.

## Droits imposés aux usagers

Les droits imposés aux usagers aux termes de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* sont fondés sur les usages effectués à des fins commerciales. Ils incluent les principaux types de redevances ci-après énumérées :

### Les droits de port

- frais imposés à un navire, qui diffèrent selon sa taille et ses destinations précédentes.

### Les droits d'amarrage

- droits imposés à un navire pour l'occupation d'un poste dans un port. Ces frais varient selon la taille du navire et la durée de son séjour.

### Les droits de quaiage

- frais imposés à une cargaison manutentionnée sur un quai public. Ces frais dépendent du type de cargaison et respectent un taux à la tonne ou au cubage.



La taille, la complexité et l'importance régionale des ports publics varient beaucoup. Leur rôle dans les régions isolées, où les liens ferroviaires ou routiers sont rares et où le coût du transport aérien peut s'avérer prohibitif, consiste à assurer aux collectivités qui s'y trouvent un lien indispensable en matière de transport. Les ports publics permettent de garantir l'approvisionnement en biens et en denrées alimentaires essentiels et à assurer le transport des passagers.

Dans d'autres lieux, les ports publics ont pour vocation d'assurer le transport efficace de produits en vrac dont la valeur pécuniaire par unité de volume ou de poids est peu élevée (les concentrés de minerais, le bois à pâte et les céréales, entre autres). Ces ports ne répondent pas seulement aux besoins des entreprises locales; ils sont parfois le seul lien qui relie le Canada aux marchés d'outre-mer.

Qu'un port ait pour vocation de desservir une collectivité isolée ou d'apporter son appui à plusieurs grandes industries, le rôle opérationnel de Transports Canada se limite normalement à des fonctions telles l'application des règlements portant sur l'utilisation des installations, la surveillance des opérations portuaires et la perception des droits imposés aux usagers. Certains services comme la manutention des marchandises sont assurés dans les ports mêmes par le secteur privé.

Du fait que la majorité des ports publics ne rapportent pas assez de recettes pour couvrir l'ensemble des coûts d'immobilisations, d'exploitation et d'administration, ils sont en grande partie financés au moyen de crédits votés par le parlement.

## Objectifs du programme

Les ports qui sont directement administrés par Transports Canada sont liés à ceux d'une part de la Société canadienne des ports et d'autre part des Commissions portuaires, et ont en commun les mêmes objectifs. Tous visent à établir un réseau portuaire qui présente les qualités suivantes :

- contribuer à la réalisation des objectifs du Canada en matière de commerce international, et d'objectifs socio-économiques d'ordre national, régional et local;
- être efficient;
- assurer aux usagers des ports des services de transport accessibles et équitables;

## DESCRIPTION DU PROGRAMME

### Contexte

"...dans les six mois suivant la fin de chaque exercice, le Ministre établit un rapport sur les opérations financières de tous les ports et installations portuaires publics au cours de l'exercice et le dépose devant le Parlement dans les quinze premiers jours de séance de l'une ou l'autre chambre suivant son achèvement."

Article 26 de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* (SRC 1985)

Le présent rapport, qui a été préparé afin de satisfaire à l'exigence susmentionnée, inclut uniquement les ports et installations portuaires publics administrés aux termes de la Loi; et exclut les ports de la Société canadienne des ports, ceux des sociétés de port locales, de même que ceux administrés sous forme de Commissions portuaires. Ces ports sont visés par d'autres lois et doivent satisfaire à d'autres exigences en matière de rapports.

### Aperçu du programme

La *Loi sur les ports et installations portuaires publics* confie au Ministre des Transports le contrôle et la gestion de tous les havres, quais, jetées et brise-lames qui sont la propriété du Canada et qui ne relèvent pas d'un autre ministère. Donc, à l'heure actuelle, Transports Canada entretient, administre et aménage ports et installations portuaires publics dans 526 lieux au Canada, principalement pour servir au transport commercial. Ce "transport commercial" comprend les navires qui transportent des produits, des biens ou des passagers, et exclut généralement les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance, qui sont placés sous la responsabilité de Pêches et Océans Canada. Les services de traversiers en sont aussi exclus ordinairement. Transports Canada administre toutefois certains ports qui profitent à l'industrie de la pêche, à la navigation de plaisance et aux activités des traversiers, dans les cas où il est économique pour plusieurs types d'usagers d'utiliser des mêmes installations.



## AVANT-PROPOS

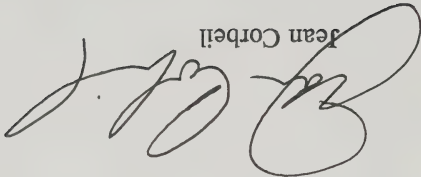
C'est avec plaisir que je présente au Parlement le huitième rapport annuel concernant les ports et les installations portuaires publiques, conformément à l'article 26 de la Loi sur les ports et installations portuaires publiques (SRC 1985).

Le réseau portuaire public, dont la priorité est de contribuer à la sûreté et à l'efficacité des mouvements de navires et du transbordement des cargaisons, constitue aussi un important outil de développement économique régional. Vingt pour cent des marchandises transportées par eau au Canada transitent par les ports publics. Les ports locaux sont également essentiels à la vie de nombreuses localités et continueront de grandir et de se développer tout en reflétant celles qu'ils desservent.

La responsabilité de l'administration et de l'exploitation générale des ports publics incombe à la Garde côtière canadienne. Leur administration au niveau local est assurée par des agents rémunérés à l'acte. Les maîtres de port et gardiens de quai y assurent de précieux services et je profite de l'occasion qui m'est offerte pour exprimer ma reconnaissance à tous les représentants rémunérés à l'acte et aux autres membres dévoués du personnel de nos ports qui assurent une saine administration de ces derniers au profit de la collectivité.

J'espère que l'information que renferme le présent rapport permettra aux lecteurs de mieux apprécier la valeur des ports et des installations portuaires publiques administrées aux termes de la Loi.

Le ministre des Transports

  
Jean Corbeil

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1992  
N° de cat. T36-1/1-1991  
ISBN 0-662-58872-X

SOMMAIRE

PAGES	
1	AVANT-PROPOS .....
3	I DESCRIPTION DU PROGRAMME .....
7	II HAVRES ET PORTS : FAITS SAILLANTS .....
15	III RENSEIGNEMENTS SUR LES MARCHANDISES ET LE TONNAGE .....
19	IV SOMMAIRE DES ACTIVITÉS DES PRINCIPAUX PORTS COMMERCIAUX .....
35	V ÉTAT DES REMISES - 1990-1991 .....
37	VI CONSEILS CONSULTATIFS DES PORTS PUBLICS .....
39	VII EXAMEN FINANCIER .....







# HAVRES ET PORTS

1990



1991

# RAPPORT ANNUEL SUR LES OPÉRATIONS FINANCIÈRES



Garde côtière  
canadienne

Canadian  
Coast Guard

Havres et  
ports

Harbours and  
Ports

CAI  
T 60  
- P73

Canada

TP 6165 E

Publication

# HARBOURS AND PORTS



1991



1992

# ANNUAL REPORT ON FINANCIAL OPERATIONS



Canadian  
Coast Guard

Marine Operations  
Department

Harbours and  
Ports

Marine  
Operations



## TABLE OF CONTENTS

	PAGE
FOREWORD .....	1
I     PROGRAM DESCRIPTION .....	3
II    HARBOURS AND PORTS: PROGRAM HIGHLIGHTS .....	7
III   SUMMARY OF OPERATIONS FOR MAJOR COMMERCIAL PORTS ...	13
IV    STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1991-92 .....	29
V     PUBLIC HARBOUR ADVISORY COUNCILS .....	31
VI    FINANCIAL REVIEW .....	33

© Minister of Supply and Services Canada 1993

Cat. No. T36-1/1-1992

ISBN 0-662-59507-6



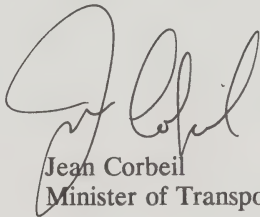
## FOREWORD

I am pleased to submit this ninth Annual Report to Parliament for Public Harbours and Port Facilities. This report is presented pursuant to Section 26 of the *Public Harbours and Port Facilities Act* (RSC 1985).

The public port system, with its priority to support the safe and efficient movement of vessels and transfer of cargos, is also a significant tool for developing regional economic growth. Twenty per cent of the nation's marine cargo moves through public ports. Local ports are also critical to the life of many communities and, as such, they will continue to grow and develop as a reflection of the communities they serve.

The responsibility for overall administration and operation of our public ports rests with the Canadian Coast Guard. The administration of public ports at the local level is provided by fee-of-office appointees. Harbour masters and wharfingers provide a valuable service and I would like to take this opportunity to express my appreciation to all appointees and other dedicated port personnel who provide sound port administration for the benefit of the community.

I trust that the information contained within this report will provide readers with a better appreciation of the public harbours and ports administered under the Act.



Jean Corbeil  
Minister of Transport



## PROGRAM DESCRIPTION

### Background

*...the Minister shall, within six months after the end of each fiscal year, prepare a report showing the financial operations of all public harbours and public port facilities for that fiscal year and shall lay a copy of the report before Parliament on any of the first fifteen days that either House of Parliament is sitting after he completes it.*

*Section 26 of the Public Harbours and Port Facilities Act (RSC 1985)*

This report, which has been prepared to meet the above-mentioned requirement, includes only the public harbours and port facilities administered under the Act. It excludes ports of the Canada Ports Corporation, Local Port Corporations and ports administered as Harbour Commissions. These ports fall under other Acts and have other reporting requirements.

### Program Overview

The *Public Harbours and Port Facilities Act* assigns the Minister of Transport control and management of all harbours, wharves, piers and breakwaters that are the property of Canada and not the responsibility of another minister. Consequently, Transport Canada currently maintains, administers and develops public port facilities and public harbours at 526 sites across Canada, primarily to assist commercial transportation.

"Commercial transportation," in this case, includes vessels that transport commodities, goods or passengers, and generally excludes fishing and recreational vessels administered by the Department of Fisheries and Oceans. Ferry services are also usually excluded. However, Transport Canada does administer some ports that support fishing, recreational or ferry activities at locations where it is economical for several types of users to share the same facilities.

### Port Operations

Public ports vary greatly in size, complexity and regional significance. In isolated areas, where few rail or road links exist and air transport may be prohibitively expensive, these ports provide the basic transportation link for the supply of essential goods and foodstuffs, and for passenger service.

In other localities, ports may provide efficient transportation for bulk commodities with relatively low value per unit of cargo volume or weight, such as ore concentrates, pulpwood and grain. These ports not only support local industrial needs; they may be the only transportation alternative when overseas markets must be reached.

Whether a port supports an isolated community or several large industries, Transport Canada's operational role is normally limited to enforcing regulations regarding facility use, monitoring port operations, and collecting user fees. Services such as cargo handling are supplied by the private sector.

Since most public ports do not generate sufficient revenues to cover their capital, operating and administrative costs, they are funded largely by appropriations through Parliament.

### **Program Objectives**

The ports administered directly by Transport Canada are linked to, and share objectives with, Ports Canada and the Harbour Commissions. All work towards a port system that:

- contributes to the achievement of Canada's international trade objectives as well as national, regional and local economic and social objectives;
- is efficient;
- provides ports users with accessible and equitable transportation services; and
- is coordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

### **Program Administration**

The program is administered by the Canadian Coast Guard's Harbours and Ports Directorate, through five regional offices, and is coordinated by a headquarters unit in Ottawa.

Local port administration varies according to the complexity of local operations. A small number of the most active sites are supervised by full-time public servants who serve as port or area managers. In most cases, Transport Canada is represented locally by fee-of-office appointees who are compensated on a commission basis from a percentage of the fees collected from port users. These individuals are known as Harbour Masters and Wharfingers, and are appointed by the Minister of Transport and are as active at ports as traffic demands.

## **User Fees**

User fees are assessed under the *Public Harbours and Port Facilities Act*, according to trade practice. Typical charges include:

### Harbour dues

- a charge assessed against a vessel according to its size and previous destination.

### Berthage

- a charge for occupying a berth at a port. The charge is based on the vessel's size and its length of stay.

### Wharfage

- a charge for moving cargo over a public wharf. The fee is based on cargo type, with a rate per tonne or cubic metre.

### Storage

- a charge for use of sheds or open space for assembling or distributing cargos. The charge depends on space occupied and duration of use.

### Letting

- a rent, usually based on the market value of the property.

Transport Canada publishes a tariff schedule for all charges except lettings. Tariff rates are approved by Governor-in-Council.

If Transport Canada must undertake improvements for the benefit of a major user, the Department may supplement or replace these tariffs with negotiated contracts designed to improve the overall rate of cost recovery on investment. The Department deposits all revenues, excluding commissions paid to Harbour Masters and Wharfingers, into the Consolidated Revenue Fund of Canada.





## II

### HARBOURS AND PORTS: PROGRAM HIGHLIGHTS

#### Property and Real Estate Issues

The Harbours and Ports Directorate continued to work towards the implementation of the Framework for Real Property management as it appears in the new Real Property Management Manual published by the Treasury Board Bureau of Real Property Management by updating existing real property policy circulars, developing a new Environmental Assessment of Occupancies policy as well as a new policy relative to the Charging of Interest on Overdue Accounts, and updating a 1967 Schedule of Charges to reflect current rates to be charged for activities not covered by specific policy circulars.

Harbours and Ports officials, representing the Canadian Coast Guard, continued to work actively with the Bureau of Real Property Management on the ongoing development of further policies for the management of federal real property as well as with the finalization of the new Federal Real Property Act and subsequent Regulations. The proposed legislation is expected to be proclaimed during the latter part of 1992.

During the period of January to December 1991 the Harbours and Ports Directorate processed a total of 279 letting documents, affecting federal property with a letting revenue of \$1,454,541. These 279 documents are broken down as follows:

Public Harbours and Ports - 187 - revenue \$616,681

Harbour Commissions - 92 - revenue \$837,860

#### Regulatory and Legislative Initiatives

A total of five regulatory initiatives specific to public harbours and port facilities were identified in the Federal Regulatory Plans of 1991 and 1992. Two of these initiatives have been completed since the last Annual Report:

- certain tariffs payable under the Public Harbours Regulations (PHR) and the Government Wharves Regulations (GWR) were lowered by approximately 1.3 percent in order to comply with the abolition of the previous Federal Sales Tax, formerly included in the operating costs of the Public Port System. These amendments were published in Part II of the Canada Gazette on September 19, 1991.

- minor amendments to the PHR and GWR were approved in Part II of the Canada Gazette on March 21, 1991. They reflect changes as requested by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations to eliminate inconsistencies and duplication between the aforementioned regulations and regulations made pursuant to other statutes.

The Harbours and Ports Directorate continued to assist the nine Harbour Commissions in developing and processing eighteen of their own regulatory initiatives that were included in the Federal Regulatory Plan 1990.

## **Environmental Issues**

Environmental issues continue to receive a high priority within Harbours and Ports. Among those items addressed over the past year are the following:

Environmental assessments were completed for over 500 capital and maintenance projects.

A policy circular was developed to apply the Environmental Assessment and Review Process to leases and licences issued for Harbours and Ports real property.

We participated in various environmental committees and working groups including those formed to address a Code of Practice for Underground Storage Tanks at Federal Facilities, the Management of Contaminated Sites, and Waste Management.

An inventory of underground storage tanks at our sites was developed.

## **Marketing Initiatives**

In an effort to maintain and increase traffic volumes and revenues, the Harbours and Ports Directorate continued their modest marketing program to promote public port facilities. Brochures for all of the Directorate's five regions highlighting their major ports and services were completed. These brochures were given out to prospective clientele and used for promotion at trade conferences dealing with domestic and international markets. The placement of advertisements in marine publications also continued.

## **Regional Achievements**

The Directorate's operational and commercial activities take place at the regional and local level. The following information provides a regional perspective of the Directorate's achievements for 1991-92.

### ***Newfoundland Region:***

Newfoundland's gross revenue generation was \$1.77 million, which is equivalent to the 1990-91 figure (adjusted for cost recovery revenue). Seven (7) of the region's 59 ports accounted for 79% of the revenue figure.

The capital program consisted of 9 projects with expenditures totalling \$1.88 million. Argentia Fleet Dock Reconstruction was completed and the dock was officially re-opened July 18, 1991. Charlottetown (Labrador) Wharf Reconstruction was also completed in 1991 while the Wharf Reconstruction project in Rigolet (Labrador) was substantially completed.

During 1991, over 11 million metric tonnes of cargo went through the ports administered by the Newfoundland Region. 9.7 million metric tonnes went through 4 ports which are proclaimed public harbours, but the region has no facilities in them.

### ***Maritimes Region:***

Gross revenues in the Maritimes Region remained consistent with previous years. As well, during the early part of 1992 there has been significant interest and potential for new business opportunities at the Ports of Bayside, Dalhousie and the Strait of Canso.

The Port of Summerside P.E.I. has enjoyed a 39% increase in potato shipments from last year. The PVYN potato virus has made shippers seek and obtain new export markets which were not previously sought.

The number of cruise ships that have visited Atlantic Canadian ports increased during the year. The Ports of Sydney, N.S. and Charlottetown, P.E.I. enjoyed 49 and 34 visits respectively.

During the summer of 1991 engineering investigations were done on the condition of the transit sheds at Summerside, and the wharf face at Sydney and Mulgrave, N.S. These structures have reached the end of their useful lives and will require replacement.

### *Laurentian Region:*

In 1991-92 10 major projects involving total expenditures of \$18.5 million were undertaken.

The reconstruction of the Paspébiac wharf and the first phase of the reconstruction of the Les Méchins wharf were completed. Substantial progress was also made on the redevelopment of the Baie-Comeau harbour project and the reconstruction of the Tadoussac and Tête-à-la-Baleine wharves, with the result that these new facilities were virtually operational by the end of 1991-92.

The development of several projects continued, in particular Montmagny, Gros-Cacouna, Rimouski and Baie-Ste-Catherine.

In 1991-92 the Region's ports handled more than 1.8 million metric tons of freight, including 613,000 tonnes of forest products, 476,000 tonnes of petroleum products and 665,000 tonnes of general cargo.

The Region's total revenues increased to \$2.7 million.

### *Central Region:*

Central Region administers and maintains 50 sites in Ontario and 2 in Manitoba.

Total Gross Revenue generated amounted to \$2.5 million, a 13.3% improvement over 1990-91. Approximately 50.4% of this revenue was generated from Goderich, with Sault Ste. Marie responsible for 11.3% of the total.

Commodity traffic varied from port to port with Goderich, Port Stanley, Sault Ste. Marie and Kingsville realizing prominent increases. In 1991-92, Goderich achieved a 16% and 118% increase in salt and grain traffic, handling approximately 2.3 million metric tonnes and 400,000 metric tonnes respectively. Overall, Port Stanley realized an increase of 6% in traffic, and handled various commodities, which included coal, fertilizer, grain and liquid petroleum products. Sault Ste. Marie achieved a slight traffic increase of 6% in petroleum products while Kingsville accomplished an 18% increase in its aggregate traffic.

The on-going \$24 million capital project, Pelee Island, progressed in 1991-92 with the completion of the environmental assessment and environmental compensation package and presentation of the assessment to the three townships involved.

### ***Western Region:***

Western Region administers 23 declared public harbours and 142 port facilities in Alberta, Saskatchewan, British Columbia and the Northwest Territories, with the largest concentration in British Columbia. Management of the harbours and port facilities is through direct supervision, fee-of-office appointees and management service agreements.

In 1991-92, revenues totaled \$2.4 million of which approximately 50% was generated by the Port of Victoria. Harbour Dues accounted for \$534,247, leases, permits and other property-related charges accounted for \$867,812 and port-related charges accounted for the remaining \$960,127.

The Port of Victoria remains the principal cruise passenger port on Vancouver Island. The facility handled 32,759 passengers, which represents a 10% increase over last year. The 1992 cruise season is expected to be even busier.





### III

#### SUMMARY OF OPERATIONS FOR MAJOR COMMERCIAL PORTS

##### Argentia, Newfoundland

Located on the western side of Newfoundland's Avalon Peninsula, Argentia is approximately 130 kilometres from St. John's. The port, which offers an ice-free, deep-water harbour, features two public wharves; one no longer used, the other a fleet dock. The fleet dock has 635 metres of docking face and is 18.8 metres wide, with depths alongside of 7.9 to 8.5 metres. The Port also offers a "Ro-Ro" ramp, three private wharves, two tanks and a pipeline. Argentia plays a major role in the export of fish and the import of salt.

##### Revenue (\$)

1991-92	99,075
1990-91	96,393
1989-90	66,178
1988-89	60,725
1987-88	62,253

##### Cargo (tonnes)

1991	35,984
1990	45,224
1989	40,672
1988	47,165
1987	39,493

##### Baie-Comeau, Québec

This port is located on the north shore of the St. Lawrence River, 440 kilometres downstream from Québec City. A transshipment port for grain and an export port for newsprint and aluminium, Baie-Comeau features almost 1,000 linear metres of private docking facilities. These include a grain terminal with elevator capacity for approximately 364,000 tonnes of wheat. The port also features a public wharf with 585 linear metres of docking face with depths of 7.0 to 9.0 metres.

##### Revenue (\$)

1991-92	353,007
1990-91	333,981
1989-90	301,296
1988-89	460,264
1987-88	394,867

##### Cargo (tonnes)

1991	103,377
1990	147,084
1989	109,810
1988	176,639
1987	189,026

## **Bayside, New Brunswick**

This port is located on the St. Croix River, which empties into the Passamaquoddy Bay on its way to the Bay of Fundy. Situated 12 kilometres northwest of St. Andrews, Bayside is an active terminal for the import and export of fish, pulpwood, lumber, potatoes and fuel. The port features one public wharf that has a berth length of 242 metres, and a water depth of 8.5 metres. Bayside is ice-free and open to year-round navigation.

### **Revenue (\$)**

1991-92	143,512
1990-91	225,967
1989-90	128,981
1988-89	54,462
1987-88	48,943

### **Cargo (tonnes)**

1991	103,377
1990	147,084
1989	44,234
1988	37,343
1987	37,115

## **Botwood, Newfoundland**

Located on the northeast coast of Newfoundland, this port is 37 kilometres from the town of Grand Falls. The port supports the pulp and paper mill as well as the area's petroleum needs. It features two private terminals handling newsprint and petroleum, and two public wharves. One public wharf, an oil dock, is a 52-metre by 10-metre finger pier. The other, a transit wharf, is an 83-metre-long marginal wharf with a 1,281-square-metre transit shed. The port is navigable year-round, requiring icebreaker assistance from January to April.

### **Revenue (\$)**

1991-92	141,975
1990-91	118,720
1989-90	88,693
1988-89	89,067
1987-88	68,494

### **Cargo (tonnes)**

1991	139,987
1990	97,663
1989	69,005
1988	83,230
1987	73,479

## **Campbell River, British Columbia**

Located on the East Coast of Vancouver Island, the port of Campbell River is situated midway between Cape Scott and Victoria. The harbour supports a resource based economy, catering to deepsea vessels primarily carrying coal, pulp, paper, lumber and ore concentrates. Several facilities are located in the Campbell River area, including: a Department of Fisheries and Oceans facility, a ferry service, two private deepsea wharves, a number of small private ports for barge activity, and the only public industrial port facility, located at Middle Point.

### **Revenue (\$)**

1991-92	170,365
1990-91	71,261
1989-90	71,052
1988-89	62,142
1987-88	41,070

### **Cargo (tonnes)**

1991	233,120
1990	254,153
1989	N/A
1988	N/A
1987	N/A

## **Cap-aux-Meules, Québec**

This port plays an important role in the resupply of the Iles-de-la-Madeleine. The port is well protected by a public breakwater and has extensive facilities for fishing vessels and small craft. The transportation infrastructure includes two public berths. One is 172 metres long, the other 90 metres long, ending in a 28.8-metre-wide "Ro-Ro" ramp. Cap-aux-Meules is navigable from May to December.

### **Revenue (\$)**

1991-92	154,620
1990-91	167,324
1989-90	114,947
1988-89	134,097
1987-88	123,863

### **Cargo (tonnes)**

1991	115,432
1990	92,536
1989	121,221
1988	90,497
1987	100,863

### **Charlottetown, Prince Edward Island**

Charlottetown is the principal port on Prince Edward Island, and the site of the provincial capital. The port features one public marine terminal with over 400 linear metres of dock face, and over 2,300 square metres of warehousing; two private tanker terminals; and a Canadian Coast Guard base.

#### **Revenue (\$)**

1991-92	445,016
1990-91	283,526
1989-90	271,957
1988-89	204,963
1987-88	200,458

#### **Cargo (tonnes)**

1991	581,960
1990	491,948
1989	536,285
1988	397,335
1987	449,997

### **Chatham, New Brunswick**

Situated on the south shore of the Miramichi River, Chatham is 45 kilometres inland from the Gulf of St. Lawrence and 8 kilometres east of Newcastle. The port features two public wharves; Chatham East is used for loading wood pulp while Chatham West is limited to fishing traffic. The port also features three private wharves and some private tank farms. Chatham harbour is open year-round, with occasional icebreaker assistance.

#### **Revenue (\$)**

1991-92	280,176
1990-91	211,208
1989-90	147,174
1988-89	193,627
1987-88	201,588

#### **Cargo (tonnes)**

1991	46,169
1990	49,989
1989	31,870
1988	38,369
1987	56,586

### **Corner Brook, Newfoundland**

This port, located on the west coast of Newfoundland, supports the City of Corner Brook's role as a distribution centre for cargo bound for western and central Newfoundland. It is also of great importance to the local paper mill, cement plant and fishing industry. Corner Brook is a large, well-sheltered deep-water port that features three oil terminals, a 503-metre-long mill wharf, a bulk cement terminal, a 361-metre-long public wharf upgraded to handle container traffic, and a 2,436-square-metre public warehouse. The port is navigable year-round, with occasional icebreaker assistance.

### **Revenue (\$)**

1991-92	423,839
1990-91	444,438
1989-90	323,954
1988-89	229,158
1987-88	119,182

### **Cargo (tonnes)**

1991	116,303
1990	251,375
1989	142,127
1988	98,228
1987	33,409

### **Cornwall, Ontario**

Located on the north shore of the St. Lawrence River, Cornwall is 120 kilometres upstream from Montreal. Its primary role is to support the bulk product needs of the local synthetic fibre plant and paper mill. The port, however, has the potential to become the marine supply route for industries in northeastern New York and Ontario. The port features one public wharf, 175 metres long with depths of 8.2 metres, and private tank farms with extensive storage for liquid products.

### **Revenue (\$)**

1991-92	108,619
1990-91	116,883
1989-90	102,975
1988-89	105,672
1987-88	94,293

### **Cargo (tonnes)**

1991	69,538
1990	70,708
1989	82,057
1988	87,038
1987	69,460

### **Dalhousie, New Brunswick**

This port, located in the Bay of Chaleur, is a bulk port with exports of newsprint and ore concentrates, and imports of petroleum and coal. The port features two public wharves with 375 linear metres of dockage, a "Ro-Ro" ramp, 8,330 square metres of warehousing, and a ferry terminal.

#### **Revenue (\$)**

1991-92	812,292
1990-91	633,038
1989-90	858,888
1988-89	774,723
1987-88	705,031

#### **Cargo (tonnes)**

1991	1,516,857
1990	725,898
1989	1,089,992
1988	856,072
1987	806,954

### **Gaspé, Québec**

The port of Gaspé is considered one of the best naturally created harbours in Eastern Canada. Situated behind a sand barrier inside the bay of Gaspé, the port is well protected with an adequate depth to service commodity traffic. The public port facility consists of a wharf 234m long, 23.4m wide with a 12m depth at the head. Three mooring stations provide accommodations, at various depths, for most vessels. Main activities at Gaspé are the export of sulphuric acid and fish, and the import of copper concentrates and petroleum products.

#### **Revenue (\$)**

1991-92	247,303
1990-91	206,933
1989-90	199,871
1988-89	221,270
1987-88	181,846

#### **Cargo (tonnes)**

1991	334,464
1990	264,589
1989	N/A
1988	N/A
1987	N/A



## **Goderich, Ontario**

This port on the eastern shore of Lake Huron, at the mouth of the Maitland River, is a major export point for salt and a distribution centre for grain. The port features approximately 6,300 linear metres of berthage at one private, and five public wharves. The maintained channel and harbour depths range from 6.4 to 7.3 metres. Private grain elevators with a capacity of 129,000 tonnes of wheat are available under contract.

### **Revenue (\$)**

1991-92	1,291,063
1990-91	1,288,622
1989-90	1,103,336
1988-89	1,063,567
1987-88	889,917

### **Cargo (tonnes)**

1991	2,747,946
1990	2,342,113
1989	3,447,881
1988	1,874,742
1987	1,776,865

## **Goose Bay, Newfoundland**

Goose Bay, the largest urban centre in Labrador, is situated in Terrington basin at the west end of Lake Melville approximately 256km from the east coast. Goose Bay functions primarily as the cargo distribution centre for the isolated communities on the Northern Labrador coast. The facilities at the port consist of a main dock (marginal wharf), with a freight shed of 1625 m<sup>2</sup>, and the west dock (finger pier). Main activities at the port include: the handling of oil products, Marine Atlantic Inc. "Ro-Ro" and container traffic and transshipment of freight to Northern Labrador.

### **Revenue (\$)**

1991-92	227,693
1990-91	276,755
1989-90	218,543
1988-89	145,829
1987-88	191,567

### **Cargo (tonnes)**

1991	90,102
1990	195,752
1989	N/A
1988	N/A
1987	N/A

## **Gros-Cacouna, Québec**

Located on the south shore of the St. Lawrence River, Gros-Cacouna is about 190 kilometres downstream from Québec City. It is a major shipping centre for the overseas export of locally-produced lumber and newsprint. The port is an artificial harbour enclosed by two breakwaters. It features a 240-metre-long public wharf, and a 2,800-square-metre warehouse. It is navigable year-round, with occasional icebreaker assistance. All of Gros-Cacouna's port traffic is accommodated at the public wharf.

### **Revenue (\$)**

1991-92	595,702
1990-91	448,905
1989-90	354,261
1988-89	281,194
1987-88	251,242

### **Cargo (tonnes)**

1991	514,835
1990	592,777
1989	412,642
1988	296,718
1987	227,684

## **Kingsville, Ontario**

This port is located on the north side of Lake Erie, approximately 48 kilometres southeast of Windsor. The port is used to move aggregates and is one of two ports connecting Pelee Island with the mainland. Kingsville features seven small finger piers for fishing vessels, a 389.6-metre public wharf, and a 272-metre ferry wharf. The port is navigable from April to December.

### **Revenue (\$)**

1991-92	104,261
1990-91	72,487
1989-90	85,323
1988-89	90,036
1987-88	107,447

### **Cargo (tonnes)**

1991	156,914
1990	116,037
1989	118,317
1988	106,655
1987	155,576

## **Matane, Québec**

The port of Matane is 400 kilometres downstream from Québec City, on the South shore of the St. Lawrence River. Its primary role is to ship local pulpwood to domestic markets in Limoilou and La Baie. The harbour at Matane is formed by two breakwaters. Port facilities include a provincial ferry wharf; a rail ferry wharf linking Matane with Godbout and Baie-Comeau; a marginal public wharf 160 metres long; and a public finger pier with 210 metres of docking face.

### **Revenue (\$)**

1991-92	107,672
1990-91	71,067
1989-90	45,986
1988-89	49,603
1987-88	48,295

### **Cargo (tonnes)**

1991	90,944
1990	86,408
1989	61,093
1988	111,078
1987	113,285

## **Mulgrave, Nova Scotia**

This port is located 280 kilometres northeast of Halifax. One of three ports in the Strait of Canso, it features the deepest ice-free harbour in North America, with protected anchorage for vessels up to 500,000 dead weight tonnage. Mulgrave is a transshipment port for salt from Pugwash and Iles-de-la-Madeleine, and for the shipment of aggregates, ores, fish and pulpwood. The port has five wharves: two fishing wharves, a private wharf used to ship aggregates, a small tanker terminal and a public wharf. The public wharf is 435 metres long with depths alongside of 9.6 metres. It also has a 1,400-square-metre public warehouse.

### **Revenue (\$)**

1991-92	108,203
1990-91	90,978
1989-90	106,335
1988-89	130,834
1987-88	164,072

### **Cargo (tonnes)**

1991	138,875
1990	112,372
1989	100,509
1988	233,873
1987	231,995

## **Newcastle, New Brunswick**

This port is on the north bank of the Miramichi River, 53 kilometres inland from the Gulf of St. Lawrence. It is a major export point for forest products to overseas markets. The port features five marine terminals, including a 313-metre public wharf, two tanker terminals and two wharves for forest products. The Miramichi River is navigable year-round, with occasional icebreaker assistance.

### **Revenue (\$)**

1991-92	426,343
1990-91	560,421
1989-90	566,305
1988-89	598,759
1987-88	730,003

### **Cargo (tonnes)**

1991	136,765
1990	232,794
1989	219,366
1988	203,704
1987	181,668

## **Port Stanley, Ontario**

This port is located on Lake Erie's north shore, at the mouth of Kettle Creek, this port features 1,345 metres of dockage administered by Harbours and Ports. The port is a shipping terminal for locally produced grains and cement, and a receiving terminal for coal, fertilizer and petroleum products, including asphalt. It also supports an active commercial fishing industry. The port features a grain elevator and silos that can store 17,000 tonnes of wheat. It also has an 836-square-metre public warehouse; tank storage facilities for fuels, asphalt and liquid fertilizer and open storage for coal and potash.

### **Revenue (\$)**

1991-92	209,203
1990-91	248,171
1989-90	143,645
1988-89	209,783
1987-88	169,137

### **Cargo (tonnes)**

1991	299,755
1990	359,245
1989	198,899
1988	235,326
1987	317,133

### **Powell River, British Columbia**

This port is located on the Western Coast of the mainland shore of British Columbia approximately 100 kilometres north of Vancouver. Canadian Coast Guard administers two port facilities dealing with commercial shipping and barge traffic. Principal commodities handled are petroleum and forest products.

#### **Revenue (\$)**

1991-92	244,493
1990-91	107,503
1989-90	62,172
1988-89	57,647
1987-88	57,343

#### **Cargo (tonnes)**

1991	143,509
1990	107,111
1989	32,520
1988	N/A
1987	N/A

### **Pugwash, Nova Scotia**

This port is on the south shore of the Northumberland Strait, approximately 135 kilometres north of Halifax. Its primary cargo is bulk salt shipments bound mainly for domestic markets. The port features a 295-metre public wharf and a fisherman's wharf. The navigation season for Pugwash extends from April to December.

#### **Revenue (\$)**

1991-92	208,939
1990-91	250,368
1989-90	243,227
1988-89	124,380
1987-88	151,444

#### **Cargo (tonnes)**

1991	487,112
1990	545,256
1989	380,378
1988	256,545
1987	303,350

## **Rimouski, Québec**

This port, on the south shore of the St. Lawrence River, is about 315 kilometres downstream from Québec City. It is a regional distribution point for petroleum, salt and general cargo. The port features 640 metres of public wharf and a public warehouse. The port is navigable year-round, with occasional icebreaker assistance. All of Rimouski's port traffic is handled at the public wharf.

### **Revenue (\$)**

1991-92	262,820
1990-91	260,338
1989-90	291,927
1988-89	328,494
1987-88	265,298

### **Cargo (tonnes)**

1991	256,922
1990	274,849
1989	304,960
1988	305,587
1987	312,963

## **Sarnia, Ontario**

The public harbour of Sarnia is on the east shore of the St. Clair River, near its junction with Lake Huron. The port supports Sarnia's role as Canada's major centre of oil refining and petrochemical manufacturing. Much of the secondary industry in the area is oriented towards serving the needs of the major oil refineries and petrochemical plants. The port is also a major transshipment point for grain. There are two public facilities for general cargo (now not used), and twelve private port facilities, six of which are used to ship petroleum products to various domestic and international destinations.

### **Revenue (\$)**

1991-92	109,247
1990-91	81,462
1989-90	90,358
1988-89	133,129
1987-88	169,327

### **Cargo (tonnes)**

1991	0
1990	0
1989	0
1988	22,328
1987	21,272



## **Sault Ste. Marie, Ontario**

This port is located on the north shore of the St. Mary's River, which joins Lake Superior with Lake Huron. It is located near the Sault Ste. Marie (Canada) Canal. The port's primary role is to support the local steel, pulp and paper, and chemical mills. There are five private marine terminals and a 91-metre-long public wharf, which is a L-shaped long head block.

### **Revenue (\$)**

1991-92	332,713
1990-91	360,754
1989-90	355,879
1988-89	429,180
1987-88	285,949

### **Cargo (tonnes)**

1991	239,207
1990	270,846
1989	200,613
1988	243,299
1987	252,696

## **Sorel, Québec**

Located on the south shore of the St. Lawrence River, at the mouth of the Richelieu River, Sorel is about 75 kilometres downstream from Montreal. The navigational season is 12 months a year. In the past few years, the port has played a dual role, serving as a supplementary storage and shipping area for iron and titanium products, and as an unloading and storage facility for salt. The port features four berths with lengths of 110 to 244 metres, and alongside depths of 5.0 to 9.1 metres.

### **Revenue (\$)**

1991-92	345,819
1990-91	260,938
1989-90	198,872
1988-89	192,674
1987-88	196,350

### **Cargo (tonnes)**

1991	133,600
1990	60,671
1989	55,707
1988	52,118
1987	28,318

## **Stephenville, Newfoundland**

The port of Stephenville is located on the north side of St. George's Bay, on Newfoundland's west coast. It plays an important role in supporting the local newsprint mill and the local distribution of petroleum products. It features a public wharf 293 metres long with depths alongside of 7.8 to 8.7 metres.

### **Revenue (\$)**

1991-92	251,658
1990-91	227,931
1989-90	185,136
1988-89	230,262
1987-88	155,483

### **Cargo (tonnes)**

1991	213,766
1990	159,630
1989	182,982
1988	175,417
1987	162,084

## **Summerside, Prince Edward Island**

Located on the south coast of Prince Edward Island, Summerside plays an important role in the export of agricultural products from the surrounding district, and the import of aggregates from domestic sources. The port has two private terminals, a public wharf that features 527.5 linear metres of dock face, and two warehouses with 4,254 square metres of heated storage space.

### **Revenue (\$)**

1991-92	180,904
1990-91	129,594
1989-90	82,216
1988-89	121,029
1987-88	108,591

### **Cargo (tonnes)**

1991	206,343
1990	167,943
1989	125,638
1988	136,399
1987	139,279

## **Sydney, Nova Scotia**

This port is located on Cape Breton Island in northeastern Nova Scotia, roughly 435 kilometres from Halifax. The port plays an essential role in supporting industrial Cape Breton. It features several private terminals with over 1,180 linear metres of docking, in depths of 9.1 metres. Its public facility features a 305-metre docking face and a 1,860-square-metre public warehouse. The port is navigable year-round.

### **Revenue (\$)**

1991-92	296,645
1990-91	207,312
1989-90	176,653
1988-89	206,227
1987-88	185,891

### **Cargo (tonnes)**

1991	103,885
1990	119,285
1989	126,566
1988	118,642
1987	128,062

## **Victoria, British Columbia**

The port of Victoria, British Columbia, is located at the southeastern tip of Vancouver Island, 67 kilometres southwest of Vancouver. The main deep-sea activities take place at Ogden Point Pier. The largest commodity handled at Ogden Point is forest products. The port of Victoria also offers the necessary facilities to welcome the many cruise vessels along the British Columbia Coast. Within the Inner Harbour, five Transport Canada wharves and three floats are used by fishing and recreational vessels, and the ferry services to Vancouver and the United States.

### **Revenue (\$)**

1991-92	1,268,682
1990-91	1,413,113
1989-90	1,310,474
1988-89	1,164,212
1987-88	1,018,309

### **Cargo (tonnes)**

1991	20,843
1990	89,791
1989	63,044
1988	37,743
1987	95,791



#### IV

#### STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1991-92

Section 14 (1) of the *Public Harbours and Port Facilities Act* states that "Subject to any regulation made by the Governor in Council, the Minister may remit any rate, toll, fee or other charge or any interest thereon and may enter into contracts agreeing to the payment of rates, tolls, fees or other charges in place of those imposed or prescribed by the Governor in Council." Subsection (3) states that "a statement of each remission of one thousand dollars or more granted under subsection (1) shall be included in the annual report of the Minister to Parliament."

There were no remissions granted during 1991-92.





## V

### PUBLIC HARBOUR ADVISORY COUNCILS

The Minister of Transport may establish Public Harbour Advisory Councils for such public harbours as the Minister may designate, in accordance with Section 5 of the *Public Harbours and Port Facilities Act*.

Public Harbour Advisory Councils play an important role in the overall mechanism that contributes to the development and implementation of national, regional and local ports policy and operation. These councils provide an organizational structure whereby the planning and operation of local ports can be discussed, and ensuing recommendations made to the Minister.

As of March 31, 1992\*, sixteen Councils have been established, as follows:

Québec	<ul style="list-style-type: none"><li>- Cap-aux-Meules</li><li>- Gaspé</li><li>- Matane</li><li>- Gros-Cacouna</li><li>- Rimouski</li><li>- Sorel</li></ul>
New Brunswick	<ul style="list-style-type: none"><li>- Dalhousie</li><li>- Miramichi</li><li>- Bayside</li></ul>
Nova Scotia	<ul style="list-style-type: none"><li>- Sydney</li><li>- Port Hawkesbury/Strait of Canso</li><li>- Digby</li><li>- Yarmouth</li></ul>
Prince Edward Island	<ul style="list-style-type: none"><li>- Charlottetown</li><li>- Summerside</li><li>- Georgetown</li></ul>

---

\* Since that date, Public Harbours Advisory Councils have been established at Victoria/Esquimalt, B.C.; Corner Brook, Nfld.; and Long Pond Manuels, Nfld.



## VI

### FINANCIAL REVIEW

Total Expenditures in 1991-92 are shown below (\$000s)

Appropriations

Operating and maintenance	\$27,764
Capital	<u>23,113</u>
Total appropriations	<u><u>\$50,877</u></u>

Gross Revenue \$13,162

Commissions, UIC and CPP (1 327)

Net revenue \$11,835

Gross revenues in 1991-92 for the program were \$13,162,203 which represent 47% of non-capital expenditures and 26% of total expenditures. Under the terms of the *Public Harbours and Port Facilities Act*, wharfingers and harbour masters receive a set commission rate on tariff revenues collected from their respective ports. The remaining funds are paid into the Consolidated Revenue Fund of Canada.

In 1991-92, approximately 240 harbour masters and wharfingers represented Transport Canada at its public ports. Commission payments to appointees ranged from \$100 to \$68,835, depending upon the level of traffic at the port and the activity of the appointee. For those appointees receiving commissions, the average annual commission paid was \$5,528. Appreciation must be expressed to all appointees who provided sound port administration to the benefit of their community.

Of the 526 sites identified within the program, 30 major commercial ports accounted for revenues of \$10,126,770 or 77.0% of the gross revenues. Port-specific revenues provide a good indicator of the level of commercial activity at a port. They understate the level of total port activity, however, as many ports have larger volumes of smaller craft (e.g. fishing vessels) that use facilities but pay minimal fees.

## **Listing of Financial Statements**

Schedule 1	Summary of sites, expenditures and revenues, by province, for 1991-92
Schedule 2	Consolidated statement of gross revenues, from 1981-82 to 1991-92
Schedule 3	Consolidated statement of gross revenue, by major type
Schedule 4	Revenues and expenditures, by port, for 1991-92

## **Accounting Conventions**

In 1991-92, Transport Canada received revenue or made expenditures at approximately one half of its 526 sites. In some cases these sites consist of only a proclaimed harbour without shore facilities, or simply a land interest.

All 1991-92 expenditures are reported on a modified cash basis consistent with the "Public Accounts" presentation. Specifically excluded are depreciation expenses, accommodation provided by Public Works Canada, common services provided by Supply and Services Canada and grants-in-lieu of taxes paid by Public Works Canada.

Reconciliation of Public Accounts to direct expenditure activity at public harbours and port facilities is shown below:

	<u>Operations and Maintenance</u> (\$000s)	<u>Capital</u> (\$000s)
Public wharves and harbours activity as per Public Accounts	\$28,425	\$23,113
Non-distributed costs*	(661)	-
	<hr/>	<hr/>
Public harbours and port facilities (administered by Transport Canada)	<u>\$27,764</u>	<u>\$23,113</u>

\* Non-distributed costs consist of employee benefit plans, research and development expenses and direct cost allocation.

Schedule 4 provides "Revenues and Expenditures by Region." The ports chosen are representative of their respective provinces and include the larger revenue-generating ports. Applied against these revenues are charges for all identified operating expenditures as well as commissions. Each port was then allocated a portion of headquarters and regional office administrative costs as follows:

- Administrative expenses from headquarters were split evenly among the sites in the five Regions.
- Within each Region all administrative and indirect expenses, down to the area-manager level, were considered regional overhead and split evenly among the sites in each Region.

In Schedule 4, the following definitions and accounting conventions apply:

**Total revenue** - revenue from all sources including harbour dues, wharfage, berthage, storage, licences, leases, recoveries and other.

**Commissions** - fees paid to harbour masters and wharfingers, including those to the Canada Pension Plan/Unemployment Insurance Commission.

**Port repairs** - all port maintenance project expenditures for wharf repairs and maintenance dredging.

**Operating expenses** - all port maintenance project operating expenditures. Includes Ottawa/Regional Overhead.

**Total expenditures** - all expenditures listed above.

**Operating income** - total revenue minus commissions, operating and maintenance, and other expenditures.

**Capital** - all capital project expenditures including major capital, minor capital and capital dredging.



**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
**SUMMARY OF SITES, EXPENDITURES AND REVENUES,**  
**BY PROVINCE, 1991-92**

<u>Province</u>	<u>Total Sites</u>	<u>Total Operations and Maintenance Expenditure</u>	<u>Total Capital Expenditure</u>	<u>Gross Revenues</u>
		(\$000s)	(\$000s)	(\$000s)
Newfoundland	59	4,223	1,878	1,769
Nova Scotia	122	2,078	25	990
Prince Edward Island	46	2,237	15	840
New Brunswick	31	2,070	588	1,805
Quebec	78	8,092	19,244	2,667
Ontario	50	6,174	823	2,539
Manitoba	2	15	0	0
Saskatchewan	4	0	0	0
Alberta	3	7	0	0
British Columbia	106	4,171	470	2,371
Northwest Territories	25	23	0	181
<b><u>Total</u></b>	<b><u>526</u></b>	<b><u>29,090*</u></b>	<b><u>23,043**</u></b>	<b><u>13,162</u></b>

\* Includes commissions of \$1,327K paid to harbour masters and wharfingers, port repairs of \$20,660K and Operating Expenses and headquarters and regional administration costs of \$7,104K.

\*\* Does not include headquarters' minor capital expenditures of \$70K.

SCHEDULE 2

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

CONSOLIDATED STATEMENT OF GROSS REVENUES

GROSS REVENUES, 1981-82 TO 1991-92 (\$000s)

<u>Fiscal Year</u>	<u>Gross Revenues</u>	<u>% Change Over Previous Year</u>
1981/82	6,047	0.5
1982/83	6,595	9.1
1983/84	7,605	15.3
1984/85	7,350	-3.3
1985/86	7,279	-1.0
1986/87	9,960	36.8
1987/88	10,496	5.4
1988/89	11,102	5.8
1989/90	11,564	4.2
1990/91	12,922	11.7
1991/92	13,162	1.9

SCHEDULE 3

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

GROSS REVENUE, BY MAJOR TYPE (\$000s)

<u>Type of Revenue</u>	<u>1991-92</u>	<u>1990-91</u>	<u>% Change Over Previous Yr.</u>	<u>1991-92 Distribution</u>	<u>1990-91 Distribution</u>
Wharfage	6,601	6,126	7.8	50.2%	47.4%
Storage	302	227	33.0	2.3%	1.8%
Berthage	1,637	1,550	5.6	12.4%	12.0%
Harbour dues	1,689	1,540	9.7	12.8%	11.9%
Rentals & permits	2,471	2,680	-7.8	18.8%	20.7%
Other	<u>462</u>	<u>799</u>	-42.2	<u>3.5%</u>	<u>6.2%</u>
<b>Total</b>	<u><u>13,162</u></u>	<u><u>12,922</u></u>	<u><u>1.9</u></u>	<u><u>100.0%</u></u>	<u><u>100.0%</u></u>

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
**REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1991-92**

SUMMARY

<u>Region</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>Port Repairs*</u>	<u>Operating Expenses**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
Newfoundland	1,768,577	283,723	3,121,481	817,913	4,223,117	(2,454,540)	1,877,637
Maritimes	3,790,879	292,237	3,813,944	2,329,755	6,435,936	(2,645,057)	628,112
Laurentian	2,693,162	316,354	6,031,381	1,708,870	8,056,605	(5,363,443)	19,243,642
Central	2,538,608	267,497	5,130,677	791,096	6,189,270	(3,650,662)	823,398
Western	2,370,976	166,872	2,562,921	1,455,462	4,185,255	(1,814,279)	469,755
<b>TOTAL</b>	<u>13,162,202</u>	<u>1,326,683</u>	<u>20,660,404</u>	<u>7,103,096</u>	<u>29,090,183</u>	<u>(15,927,981)</u>	<u>23,042,544</u>

\* Represents O&M work at specific sites done normally by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Includes Ottawa/Regional Overhead of \$1,963,404 which is distributed equally among all sites. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1991-92

NEWFOUNDLAND REGION

<u>Region</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>Port Repairs*</u>	<u>Operating Expenses**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
<b>Newfoundland</b>							
Argentina	99,075	14,954	142,520	12,279	169,753	(70,678)	265,881
Botwood	141,975	27,633	85,240	11,611	124,484	17,491	91,147
Come-By-Chance	197,337	33,599	0	11,371	44,970	152,367	0
Corner Brook	423,839	29,640	485,200	14,038	528,878	(105,039)	10,812
Long Pond Manuels	84,255	18,460	162,208	16,363	197,031	(112,776)	9,471
Stephenville	251,658	36,965	274,844	13,424	325,233	(73,575)	0
St. Anthony	10,718	3,310	2,003	14,514	19,827	(9,109)	0
St. Lawrence	14,171	4,179	0	11,473	15,652	(1,481)	0
<b>Labrador</b>							
Black Tickle	2,211	1,642	38,112	11,658	51,412	(49,201)	0
Charlottetown	5,506	3,586	16,132	12,057	31,775	(26,269)	44,867
Goose Bay	227,693	0	215,428	14,851	230,279	(2,586)	27,970
Nain	3,592	1,888	62,923	11,695	76,506	(72,914)	0
<b>SUBTOTAL</b>	<b>1,462,030</b>	<b>175,856</b>	<b>1,484,610</b>	<b>155,334</b>	<b>1,815,800</b>	<b>(353,770)</b>	<b>450,148</b>
47 Remaining Sites	306,547	107,867	1,636,871	662,579	2,407,317	(2,100,770)	1,427,489
<b>TOTAL</b>	<b>1,768,577</b>	<b>283,723</b>	<b>3,121,481</b>	<b>817,913</b>	<b>4,223,117</b>	<b>(2,454,540)</b>	<b>1,877,637</b>

\* Represents O&M work at specific sites done normally by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Includes Ottawa/Regional Overhead of \$220,217 which is distributed equally among all sites. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1991-92

**MARITIMES REGION**

<u>Region</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>Port Repairs*</u>	<u>Operating Expenses**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
<b>Prince Edward Island</b>							
Charlottetown	445,016	0	250,718	37,286	288,004	157,012	0
Georgetown	73,747	12,194	27,776	119,110	159,080	(85,333)	0
Souris	49,746	10,601	614,371	43,725	668,697	(618,951)	15,470
Summerside	180,904	33,459	223,525	53,338	310,322	(129,418)	0
<b>New Brunswick</b>							
Bayside/Sand Point	143,512	22,574	84,287	32,836	139,697	3,815	588,192
Chatham	280,176	0	17,294	32,457	49,751	230,425	0
Dalhousie	812,292	52,048	277,973	27,525	357,546	454,746	0
Newcastle	426,343	0	317,413	71,405	388,818	37,525	0
North Head	51,546	3,388	70,185	12,162	85,735	(34,189)	0
<b>Nova Scotia</b>							
Hantsport	21,227	6,951	205,126	7,800	219,877	(198,650)	0
Mulgrave	108,203	0	197,569	33,828	231,397	(123,194)	0
North Sydney	26,161	6,528	20,600	21,996	49,124	(22,963)	0
Pictou	72,471	9,566	126,161	20,780	156,507	(84,036)	0
Pugwash	208,939	29,403	61,825	9,403	100,631	108,308	0
Shelburne	102,209	14,643	485	21,636	36,764	65,445	0
Sydney	296,645	36,931	261,202	23,391	321,524	(24,879)	0
Yarmouth	63,246	0	166,312	48,625	214,937	(151,691)	0
<b>Quebec</b>							
Cap-aux-Meules	154,620	0	42,680	7,800	50,480	104,140	0
<b>SUBTOTAL</b>	3,517,003	238,286	2,965,502	625,103	3,828,891	(311,888)	603,662
185 Remaining Sites	273,876	53,951	848,442	1,704,652	2,607,045	(2,333,169)	24,450
<b>TOTAL</b>	3,790,879	292,237	3,813,944	2,329,755	6,435,936	(2,645,057)	628,112

\* Represents O&M work at specific sites done normally by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Includes Ottawa/Regional Overhead of \$757,767 which is distributed equally among all sites.  
This item also includes minor O&M expenses such as supplies.  
These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
**REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1991-92**

**LAURENTIAN REGION**

<u>Region</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>Port Repairs*</u>	<u>Operating Expenses**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
<b>Québec</b>							
Baie-Comeau	353,007	25,650	8,012	120,114	153,776	199,231	11,127,209
Blanc-Sablon	34,148	4,990	12,345	29,270	46,605	(12,457)	0
Chandler	35,768	10,144	9,071	20,518	39,733	(3,965)	0
Gaspé	247,303	36,519	745	26,441	63,705	183,598	0
Gros-Cacouna	595,702	36,494	49,842	122,369	208,705	386,997	499,484
Matane	107,672	26,417	228,196	42,822	297,435	(189,763)	0
Mont-Louis	42,470	6,934	359,424	15,514	381,872	(339,402)	0
Pointe-au-Pic	83,787	17,611	49,010	50,373	116,994	(33,207)	0
Rimouski	262,820	27,249	202,320	52,961	282,530	(19,710)	471,050
Sorel	345,819	38,210	31,688	59,247	129,145	216,674	0
St. Simeon	9,410	2,186	0	28,344	30,530	(21,120)	0
<b>Northwest Territories</b>							
Nanisivik	180,910	2,340	0	13,101	15,441	165,469	0
<b>SUBTOTAL</b>	2,298,816	234,744	950,653	581,074	1,766,471	532,345	12,097,743
64 Remaining Sites	394,346	81,610	5,080,728	1,127,796	6,290,134	(5,895,788)	7,145,899
<b>TOTAL</b>	2,693,162	316,354	6,031,381	1,708,870	8,056,605	(5,363,443)	19,243,642

\* Represents O&M work at specific sites done normally by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Includes Ottawa/Regional Overhead of \$283,678 which is distributed equally among all sites.  
This item also includes minor O&M expenses such as supplies.  
These are not attributable to specific sites.



**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1991-92

CENTRAL REGION

Region	Total Revenue	Commissions	Port Repairs*	Operating Expenses**	Total Expenditures	Operating Income	Capital
<b>Ontario</b>							
Collingwood	13,777	5,486	0	13,677	19,163	(5,386)	0
Cornwall	108,619	16,402	0	13,167	29,569	79,050	0
Coderich	1,291,063	68,835	12,224	15,219	96,278	1,194,785	0
Kingsston	63,897	9,442	0	16,657	26,099	37,798	0
Kingstville	104,261	21,022	76,920	28,200	126,142	(21,881)	372,996
Leamington	10,839	2,204	95,004	16,928	114,136	(103,297)	0
Owen Sound	31,575	8,734	42,424	15,321	66,479	(34,904)	0
Parry Sound	67,687	12,885	0	12,040	24,925	42,762	0
Port Stanley	209,203	26,623	460,505	12,518	499,646	(290,443)	0
Sarnia	109,247	19,657	0	64,631	84,288	24,959	36,989
Sault Sainte Marie	332,713	52,649	130,335	16,413	199,397	133,316	0
<b>Manitoba</b>							
Selkirk	126	1,580	0	13,622	15,202	(15,076)	0
<b>SUBTOTAL</b>	2,343,007	245,519	817,412	238,393	1,301,324	1,041,683	409,985
40 Remaining Sites	195,601	21,978	4,313,265	552,703	4,887,946	(4,692,345)	413,413
<b>TOTAL</b>	<u>2,538,608</u>	<u>267,497</u>	<u>5,130,677</u>	<u>791,096</u>	<u>6,189,270</u>	<u>(3,650,662)</u>	<u>823,398</u>

\* Represents O&M work at specific sites done normally by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Includes Ottawa/Regional Overhead of \$194,086 which is distributed equally among all sites. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
**REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1991-92**

**WESTERN REGION**

<u>Region</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>Port Repairs*</u>	<u>Operating Expenses**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
<b>British Columbia</b>							
Campbell River	170,365	13,379	135,570	32,807	181,756	(11,391)	0
Chemainus	43,124	11,954	0	8,620	20,574	22,550	0
Crofton	86,463	13,882	2,401	7,283	23,566	62,897	0
Esquimalt	32,227	1,467	0	7,750	8,750	23,477	0
Gold River	45,359	12,098	24,543	7,283	43,924	1,435	0
Kitimat	81,903	18,561	0	7,383	25,944	55,959	0
Powell River	244,493	7,350	52,707	7,553	67,610	176,883	0
Squamish	105,979	23,714	3,125	7,283	34,122	71,857	0
Victoria	1,268,682	5,970	141,740	220,482	368,192	900,490	163,100
<b>Alberta</b>							
Fort Chipewyan	0	0	0	7,283	7,283	(7,283)	0
<b>Northwest Territories</b>							
Norman Wells	0	0	0	7,283	7,283	(7,283)	0
<b>SUBTOTAL</b>	<b>2,078,595</b>	<b>108,375</b>	<b>360,086</b>	<b>320,543</b>	<b>789,004</b>	<b>1,289,591</b>	<b>163,100</b>
125 Remaining Sites	292,381	58,497	2,202,835	1,134,919	3,396,251	(3,103,870)	306,655
<b>TOTAL</b>	<b>2,370,976</b>	<b>166,872</b>	<b>2,562,921</b>	<b>1,455,462</b>	<b>4,185,255</b>	<b>(1,814,279)</b>	<b>469,755</b>

\* Represents O&M work at specific sites done normally by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Includes Ottawa/Regional Overhead of \$507,656 which is distributed equally among all sites. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DÉPENSES POUR 1991-1992, PAR RÉGION**

**RÉGION DE L'OUEST**

<u>Région</u>	<u>Recettes totales</u>	<u>Commissions</u>	<u>Réparation du port*</u>	<u>Dépenses opération- nelles*</u>	<u>Dépenses totales</u>	<u>Recettes d'explo- itation</u>	<u>Immobil- isations</u>
<b>Colombie-Britannique</b>							
Campbell River	170,365	13,379	135,570	32,807	181,756	(11,391)	0
Chemainus	43,124	11,954	0	8,620	20,574	22,550	0
Crofton	86,463	13,882	2,401	7,283	23,566	62,897	0
Esquimalt	32,227	1,467	0	7,283	8,750	23,477	0
Gold River	45,359	12,098	24,543	7,283	43,924	1,435	0
Kiltimat	81,903	18,561	0	7,383	25,944	55,959	0
Powell River	244,493	7,350	52,707	7,553	67,610	176,883	0
Squamish	105,979	23,714	3,125	7,283	34,122	71,857	0
Victoria	1,268,682	5,970	141,740	220,482	368,192	900,490	163,100
<b>Alberta</b>							
Fort Chipewyan	0	0	0	7,283	7,283	(7,283)	0
<b>Territoires du Nord-Ouest</b>							
Norman Wells	0	0	0	7,283	7,283	(7,283)	0
<b>Sous-TOTAL</b>	2,078,595	108,375	360,086	320,543	789,004	1,289,591	163,100
125 autres emplacements	292,381	58,497	2,202,835	1,134,919	3,396,251	(3,103,870)	306,655
<b>TOTAL</b>	<u>2,370,976</u>	<u>166,872</u>	<u>2,562,921</u>	<u>1,455,462</u>	<u>4,185,255</u>	<u>(1,814,279)</u>	<u>469,755</u>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 507,656 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DÉPENSES POUR 1991-1992, PAR RÉGION**

**RÉGION DU CENTRE**

<u>Région</u>	<u>Recettes totales</u>	<u>Commissions</u>	<u>Réparation du port*</u>	<u>Dépenses opération- nelles*</u>	<u>Dépenses totales</u>	<u>Recettes d'exploit- ation</u>	<u>Immobili- sations</u>
<b>Ontario</b>							
Collingwood	13,777	5,486	0	13,677	19,163	(5,386)	0
Cornwall	108,619	16,402	0	13,167	29,569	79,050	0
Goderich	1,291,063	68,835	12,224	15,219	96,278	1,194,785	0
Kingston	63,897	9,442	0	16,657	26,099	37,798	0
Kingsville	104,261	21,022	0	28,200	126,142	(21,881)	372,996
Leamington	10,839	2,204	95,004	16,928	114,136	(103,297)	0
Owen Sound	31,575	8,734	42,424	15,321	66,479	(34,904)	0
Parry Sound	67,687	12,885	0	12,040	24,925	42,762	0
Port Stanley	209,203	26,623	460,505	12,518	499,646	(290,443)	0
Sarnia	109,247	19,657	0	64,631	84,288	24,959	36,989
Sault-Ste-Marie	332,713	52,649	130,335	16,413	199,397	133,316	0
<b>Manitoba</b>							
Selkirk	126	1,580	0	13,622	15,202	(15,076)	0
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>2,343,007</b>	<b>245,519</b>	<b>817,412</b>	<b>238,393</b>	<b>1,301,324</b>	<b>1,041,683</b>	<b>409,985</b>
40 autres emplacements	195,601	21,978	4,313,265	552,703	4,887,946	(4,692,345)	413,413
<b>TOTAL</b>	<b>2,538,608</b>	<b>267,497</b>	<b>5,130,677</b>	<b>791,096</b>	<b>6,189,270</b>	<b>(3,650,662)</b>	<b>823,398</b>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 194,086 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DÉPENSES POUR 1991-1992, PAR RÉGION**

**RÉGION DES LAURENTIDES**

<u>Région</u>	<u>Recettes totales</u>	<u>Commissions</u>	<u>Réparation du port*</u>	<u>Dépenses opération- nelles*</u>	<u>Dépenses totales</u>	<u>Recettes d'exploit- ation</u>	<u>Immobi- li-sations</u>
<b>Québec</b>							
Baie-Comeau	353,007	25,650	8,012	120,114	153,776	199,231	11,127,209
Blanc-Sablon	34,148	4,990	12,345	29,270	46,605	(12,457)	0
Chandler	35,768	10,144	9,071	20,518	39,733	(3,965)	0
Gaspé	247,303	36,519	745	26,441	63,705	183,598	0
Gros-Cacouna	595,702	36,494	49,842	122,369	208,705	386,997	499,484
Matane	107,672	26,417	228,196	42,822	297,435	(189,763)	0
Mont-Louis	42,470	6,934	359,424	15,514	381,872	(339,402)	0
Pointe-au-Pic	83,787	17,611	49,010	50,373	116,994	(33,207)	0
Rimouski	262,820	27,249	202,320	52,961	282,530	(19,710)	471,050
Sorel	345,819	38,210	31,688	59,247	129,145	216,674	0
St-Siméon	9,410	2,186	0	28,344	30,530	(21,120)	0

**Territoires du Nord-Ouest**

Nanisivik	<u>180,910</u>	<u>2,340</u>	<u>0</u>	<u>13,101</u>	<u>15,441</u>	<u>165,469</u>	<u>0</u>
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>2,298,816</b>	<b>234,744</b>	<b>950,653</b>	<b>581,074</b>	<b>1,766,471</b>	<b>532,345</b>	<b>12,097,743</b>
64 autres emplacements	<u>394,346</u>	<u>81,610</u>	<u>5,080,728</u>	<u>1,127,796</u>	<u>6,290,134</u>	<u>(5,895,788)</u>	<u>7,145,899</u>
<b>TOTAL</b>	<u><b>2,693,162</b></u>	<u><b>316,354</b></u>	<u><b>6,031,381</b></u>	<u><b>1,708,870</b></u>	<u><b>8,056,605</b></u>	<u><b>(5,363,443)</b></u>	<u><b>19,243,642</b></u>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 283,678 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DÉPENSES POUR 1991-1992, PAR RÉGION**

**RÉGION DES MARITIMES**

<u>Région</u>	<u>Recettes totales</u>	<u>Commissions</u>	<u>Réparation du port*</u>	<u>Dépenses opération- nelles*</u>	<u>Dépenses totales</u>	<u>Recettes d'exploit- ation</u>	<u>Immobili- sations</u>
<b>Île-du-Prince-Édouard</b>							
Charlottetown	445,016	0	250,718	37,286	288,004	157,012	0
Georgetown	73,747	12,194	27,776	119,110	159,080	(85,333)	0
Souris	49,746	10,601	614,371	43,725	668,691	(618,951)	0
Summerside	180,904	33,459	223,525	53,338	310,322	(129,418)	15,470
							0
<b>Nouveau-Brunswick</b>							
Bayside	143,512	22,574	84,287	32,836	139,697	3,815	588,192
Chatham	280,176	0	17,294	32,457	49,751	230,425	0
Dalhousie	812,292	52,048	277,973	27,525	357,546	454,746	0
Newcastle	426,343	0	317,413	71,405	388,818	37,525	0
North Head	51,546	3,388	70,185	12,162	85,735	(34,189)	0
<b>Nouvelle-Écosse</b>							
Hantsport	21,227	6,951	205,126	7,800	219,877	(198,650)	0
Mulgrave	108,203	0	197,569	33,828	231,397	(123,194)	0
North Sydney	26,161	6,528	20,600	21,996	49,124	(22,963)	0
Pictou	72,471	9,566	126,160	20,780	156,507	(84,036)	0
Pugwash	208,939	29,403	61,825	9,403	100,631	108,308	0
Shelburne	102,209	14,643	485	21,636	36,764	65,445	0
Sydney	296,645	36,931	261,202	23,391	321,524	(24,879)	0
Yarmouth	63,246	0	166,312	48,625	214,937	(151,691)	0
<b>Québec</b>							
Cap-aux-Meules	154,620	0	42,680	7,800	50,480	104,140	0
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>3,517,003</b>	<b>238,286</b>	<b>2,965,502</b>	<b>625,103</b>	<b>3,828,891</b>	<b>(311,888)</b>	<b>603,662</b>
185 autres emplacements	273,876	53,951	848,442	1,704,652	2,607,045	(2,333,169)	24,450
<b>TOTAL</b>	<b>3,790,879</b>	<b>292,237</b>	<b>3,813,944</b>	<b>2,329,755</b>	<b>6,435,936</b>	<b>(2,645,057)</b>	<b>628,112</b>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 757,767 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.



**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DÉPENSES POUR 1991-1992, PAR RÉGION**

**RÉGION DE TERRE-NEUVE**

<u>Région</u>	<u>Recettes totales</u>	<u>Commissions</u>	<u>Réparation du port*</u>	<u>Dépenses opération- nelles*</u>	<u>Dépenses totales</u>	<u>Recettes d'exploit- ation</u>	<u>Immobili- sations</u>
<b>Terre-Neuve</b>							
Argentina	99,075	14,954	142,520	12,279	169,753	(70,678)	265,881
Botwood	141,975	27,633	85,240	11,611	124,484	17,491	91,147
Come by Chance	197,337	33,599	0	11,371	44,970	152,367	0
Corner Brook	423,839	29,640	485,200	14,038	528,878	(105,039)	10,812
Long Pond Manuels	84,255	18,460	162,208	16,363	197,031	(112,776)	9,471
St. Anthony	251,658	36,965	274,844	13,424	325,233	(73,575)	0
St. Lawrence	10,718	3,310	2,003	14,514	19,827	(9,109)	0
	14,171	4,179	0	11,473	15,652	(1,481)	0
<b>Labrador</b>							
Black Tickle	2,211	1,642	38,112	11,658	51,412	(49,201)	0
Charlottetown	5,506	3,586	16,132	12,057	31,775	(26,269)	44,867
Goose Bay	227,693	0	215,428	14,851	230,279	(2,586)	27,970
Nain	3,592	1,888	62,923	11,695	76,506	(72,914)	0
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>1,462,030</b>	<b>175,856</b>	<b>1,484,610</b>	<b>155,334</b>	<b>1,815,800</b>	<b>(353,770)</b>	<b>450,148</b>
47 autres emplacements	306,547	107,867	1,636,871	662,579	2,407,317	(2,100,770)	1,427,489
<b>TOTAL</b>	<b>1,768,577</b>	<b>283,723</b>	<b>3,121,481</b>	<b>817,913</b>	<b>4,223,117</b>	<b>(2,454,540)</b>	<b>1,877,637</b>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 220,217 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DÉPENSES POUR 1991-1992, PAR RÉGION**

SOMMAIRE

<u>Région</u>	<u>Recettes totales</u>	<u>Commissions</u>	<u>Réparation du port*</u>	<u>Dépenses opération- nelles*</u>	<u>Dépenses totales</u>	<u>Recettes d'exploit- ation</u>	<u>Immobili- sations</u>
Terre-Neuve	1,768,577	283,723	3,121,481	817,913	4,223,117	(2,454,540)	1,877,637
Maritimes	3,790,879	292,237	3,813,944	2,329,755	6,435,936	(2,645,057)	628,112
Laurentides	2,693,162	316,354	6,031,381	1,708,870	8,056,605	(5,363,443)	19,243,642
Centre	2,538,608	267,497	5,130,677	791,096	6,189,270	(3,650,662)	823,398
Ouest	2,370,976	166,872	2,562,921	1,455,462	4,185,255	(1,814,279)	469,755
<b>TOTAL</b>	<u>13,162,202</u>	<u>1,326,683</u>	<u>20,660,404</u>	<u>7,103,096</u>	<u>29,090,183</u>	<u>(15,927,981)</u>	<u>23,042,544</u>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 1,963,404 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS  
ETAT CONSOLIDE DES RECETTES BRUTES

RECETTES BRUTES, de 1981-1982 à 1991-1992 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

Exercice financier	Recettes brutes	% d'écart par rapport à l'année précédente
1981-1982	6 047	0,5
1982-1983	6 595	9,1
1983-1984	7 605	15,3
1984-1985	7 350	-3,3
1985-1986	7 279	-1,0
1986-1987	9 960	36,8
1987-1988	10 496	5,4
1988-1989	11 102	5,8
1989-1990	11 564	4,2
1990-1991	12 922	11,7
1991-1992	13 162	1,9

PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS  
RECETTES BRUTES, PAR SOURCE PRINCIPALE

Type de recettes	1991- 1992	1990- 1991	% d'écart par rapport à l'année précédente	Répartition 1991-1992	Répartition 1990-1991
Droits de quayage	6 601	6 126	7,8	50,2 %	47,4 %
Droits d'entreposage	302	227	33,0	2,3 %	1,8 %
Droit d'amarrage	1 637	1 550	5,6	12,4 %	12,0 %
Droit de port	1 689	1 540	9,7	12,8 %	11,9 %
Loyers et permis	2 471	2 680	-7,8	18,8 %	20,7 %
Autres	462	799	-42,2	3,5 %	6,2 %
<b>Total</b>	<b>13 162</b>	<b>12 922</b>	<b>1,9</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**SOMMAIRE DES EMPLACEMENTS, DES DÉPENSES ET DES**  
**RECETTES POUR 1991-1992, PAR PROVINCE**

Province	Nombre total d'em- placements	Dépenses totales de fonctionnement et d'entretien	Dépenses totales en capital	Recettes brutes
Terre-Neuve	59	4 223	1 878	1 769
Nouvelle-Écosse	122	2 078	25	990
Ile-du-Prince-Édouard	46	2 237	15	840
Nouveau-Brunswick	31	2 070	588	1 805
Québec	78	8 029	19 244	2 667
Ontario	50	6 174	823	2 539
Manitoba	2	15	0	0
Saskatchewan	4	0	0	0
Alberta	3	7	0	0
Colombie-Britannique	106	4 171	470	2 371
Territoires du Nord-Ouest	25	23	0	181
<b>Total</b>	<b>526</b>	<b>29 090*</b>	<b>23 043**</b>	<b>13 162</b>

\* Inclut les 1 327 \$ versés sous forme de commissions aux maîtres de port et gardiens de quai, réparation du port de 20 660 \$ et dépenses opérationnelles et les frais d'administration des bureaux régionaux et de l'administration centrale de 7 104 \$.

\*\* N'inclut pas des dépenses en capital secondaires de 70 000 \$ de l'administration centrale.

À l'annexe 4 s'appliquent les définitions et les conventions qui suivent :

**Recettes totales** - recettes provenant de toutes sources, y compris les droits de port, les droits d'amarrage, les droits de quaiage, les droits d'entreposage, les permis, les baux, les coûts recouverts, etc....

**Commissions** - les honoraires versés aux maîtres de port et aux gardiens de quai, y compris les contributions au Régime de pension du Canada et à la Commission de l'emploi et de l'immigration.

**Dépenses opérationnelles** - toutes les dépenses opérationnelles de projets d'entretien portuaire. Inclut frais généraux de l'AC et des Bureaux Régionaux.

**Dépenses totales** - toutes les dépenses énumérées ci-dessus.

**Recettes d'exploitation** - les recettes totales moins les commissions, les dépenses de fonctionnement et d'entretien, et autres dépenses.

**Immobilisations** - toutes les dépenses des projets d'immobilisations, y compris les projets d'équipement majeurs, les projets d'équipement mineurs et les immobilisations au titre du dragage.

**Réparations du port** - toutes les dépenses de projet d'entretien portuaire, y compris de réparation aux quais et d'entretien par dragage.

La conciliation des comptes publics avec les dépenses directes aux quais et installations portuaires publiques figure ci-dessous :

	Fonctionnement et entretien (en 000 \$)	Immobilisations (en 000 \$)
Activité sur les quais et dans les ports publics	28 425	23 113
d'après les comptes publics		
Coûts non répartis*	(661)	—
Ports et installations portuaires publiques (administrés par Transports Canada)	\$27 764	\$23 113

\* Les coûts non répartis comprennent les régimes de prestations pour les employés, les dépenses de recherche et de développement et l'allocation de coût direct.

À l'annexe 4 figure les "Recettes et dépenses, par Région". Les ports choisis sont représentatifs de leur province respective et incluent les ports rapportant les recettes les plus importantes. À côté de ces recettes figurent les droits en retour de toutes les dépenses d'exploitation définies, de même que les commissions versées. Une part des coûts d'administration de l'administration centrale et des bureaux régionaux a été attribuée à chaque port comme il suit :

- Les frais administratifs de l'administration centrale ont été répartis également entre les emplacements des cinq Régions.

- À l'intérieur de chaque Région, tous les frais administratifs et indirects, jusqu'au niveau du gérant de zone, sont considérés comme des frais généraux régionaux et répartis également entre les emplacements de chaque Région.

## Liste des états financiers

Annexe 1	Sommaire des emplacements, des dépenses et des recettes pour 1991-1992, par province
Annexe 2	Etat consolidé des recettes brutes, de 1981-1982 à 1991-1992
Annexe 3	Etat consolidé des recettes brutes, par source principale
Annexe 4	Recettes et dépenses pour 1991-1992, par port

## Conventions comptables

Transports Canada a touché en 1991-1992 des recettes ou a engagé des dépenses dans environ la moitié de ses 526 emplacements. Ces emplacements sont simplement, dans certains cas, des endroits désignés, sans aucune installation terrestre ou sont uniquement des terrains appartenant à l'Etat.

Toutes les dépenses engagées en 1991-1992 ont été déclarées suivant une formule de comptabilité de caisse modifiée qui est conforme à la présentation des "comptes publics". En sont expressément exclus les dépenses d'amortissement, les locaux fournis par Travaux publics Canada, les services communs assurés par Approvisionnement et Services Canada et les subventions en guise d'impôt versées par Travaux publics Canada.



EXAMEN FINANCIER

Le total des dépenses de 1991-1992 s'établit comme suit :

en milliers  
de dollars

Crédits :

Fonctionnement et entretien	27 764 \$
Immobilisations	23 113 \$
Total des crédits	<u>50 877 \$</u>

Recettes brutes :

Commissions, CAC et RPC	(1 327)
Recettes nettes	<u>11 835 \$</u>

Les recettes brutes du programme en 1991-1992 se chiffraient à 13 162 203 millions de dollars, ce qui représente 47 % des dépenses autres qu'en capital et 26 % des dépenses totales. Aux termes des dispositions de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics*, les gardiens de quai et les maîtres de port touchent une commission, dont le taux est préalablement fixé, sur les recettes des tarifs provenant de leur port respectif. Les fonds restants sont ensuite versés au Trésor.

En 1991-1992, environ 240 maîtres de port et gardiens de quai représentaient Transports Canada dans ses ports publics. Les commissions versées à ces représentants allaient de 100 à 68 835 \$, selon le niveau du trafic d'un port donné et les activités du représentant dans ledit port. En moyenne, on leur a versé pour l'année une commission de 5 528 \$. Tous les représentants qui ont sainement administré leur port au profit de leur collectivité sont dignes de nos remerciements.

Des 526 emplacements définis à l'intérieur du programme, 30 ports commerciaux importants ont rapporté 10 126 770 millions de dollars, soit 77,0 % des recettes brutes. Les recettes d'un port fournissent un bon indice de ses activités commerciales. Elles ne reflètent pas bien cependant toutes ses activités étant donné que bien des ports sont surtout fréquentés par de petits bâtiments (des bateaux de pêche, par exemple) dont les exploitants paient des frais minimaux.



CONSEILS CONSULTATIFS DES PORTS PUBLICS

Le ministre des Transports peut instituer des Conseils consultatifs pour les ports publics qu'il désigne, conformément à l'article 5 de la *Loi sur les ports et les installations portuaires publiques*.

Les Conseils consultatifs des ports publics constituent un élément important du mécanisme d'ensemble, qui facilite l'élaboration et l'application des politiques nationales, régionales et locales des ports ainsi que leur exploitation. Ils servent de structure organisationnelle apte à discuter de la planification et de l'exploitation des ports locaux et à formuler au ministre les recommandations qui concluent les discussions.

Les seize Conseils suivants ont jusqu'à présent (au 31 mars 1992)\* été constitués :

- au Québec
  - Cap-aux-Meules
  - Gaspé
  - Matane
  - Gros-Cacouna
  - Rimouski
  - Sorel
- au Nouveau-Brunswick
  - Dalhousie
  - Miramichi
  - Bayside
- en Nouvelle-Ecosse
  - Sydney
  - Port Hawkesbury - détroit de Canso
  - Digby
  - Yarmouth
- à l'Île-du-Prince-Édouard
  - Charlottetown
  - Summerside
  - Georgetown

\* Depuis cette date, les Conseils consultatifs des ports publics à Victoria/Esquimalt, Colombie-Britannique, Corner Brook, Terre-Neuve et Long Pond Mannuels, Terre-Neuve ont été constitués.



#### ÉTAT DES REMISES POUR 1991-1992

#### IV

Le paragraphe 14(1) de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* stipule que : "Sous réserve des règlements pris par le gouverneur en conseil, le ministre peut faire remise des droits, taxes ou autres frais et des intérêts correspondants; il peut en outre accepter, par contrat, des droits, taxes ou autres frais différents de ceux qui sont fixés par le gouverneur en conseil". Le paragraphe (3) stipule que : "toute remise s'élevant à au moins mille dollars ou plus attribuée en vertu du paragraphe (1) doit être déclarée dans le rapport annuel du ministre au Parlement".

Aucune remise n'a été approuvée aux termes de cet article pour l'année 1991-1992.



<b>Victoria, en Colombie-Britannique</b>		<b>Recettes (\$)</b>	
<p>Le port de Victoria est situé à l'extrémité sud-est de l'île de Vancouver, à 67 km au sud-ouest de Vancouver. Ses principales activités hauturières se déroulent à la jetée d'Ogden Point. Les marchandises les plus importantes qui passent par la jetée d'Ogden Point sont des produits forestiers. Le port de Victoria offre à l'entrée de l'estuaire les installations nécessaires à l'accueil des navires de croisière qui sont très nombreux à y faire escale. Dans la rade intérieure, cinq quais de Transports Canada, trois quais flottants sont offerts aux pêcheurs et aux plaisanciers et un service de traversier à Vancouver et aux États-Unis.</p>		1991-92	1 268 682
		1990-91	1 413 113
		1989-90	1 310 474
		1988-89	1 614 212
		1987-88	1 018 309
		<b>Marchandises (tonnes)</b>	
<p>Le port de Victoria offre à l'entrée de l'estuaire les installations nécessaires à l'accueil des navires de croisière qui sont très nombreux à y faire escale. Dans la rade intérieure, cinq quais de Transports Canada, trois quais flottants sont offerts aux pêcheurs et aux plaisanciers et un service de traversier à Vancouver et aux États-Unis.</p>		1991	20 843
		1990	89 791
		1989	63 044
		1988	37 743
		1987	95 791
		<b>Marchandises (tonnes)</b>	

<b>Sydney, en Nouvelle-Écosse</b>		<b>Recettes (\$)</b>	
<p>Ce port est situé dans l'île du Cap-Breton, au nord-est de la Nouvelle-Écosse, à près de 435 km d'Halifax. Le port joue un rôle essentiel car il apporte un appui indispensable aux activités industrielles du Cap-Breton. Le port de Sydney dispose de plusieurs terminaux privés dont les façades d'amarrage s'étendent sur plus de 1 180 m. La profondeur à quai atteint 9 m. Quant à ses installations publiques, la façade d'amarrage s'étend sur 305 m et l'on peut disposer d'un hangar de 1 860 m<sup>2</sup>. Ce port est navigable à longueur d'année.</p>		1991-92	296 645
		1990-91	207 312
		1989-90	176 653
		1988-89	206 227
		1987-88	185 891
		<b>Marchandises (tonnes)</b>	
<p>Ce port est situé dans l'île du Cap-Breton, au nord-est de la Nouvelle-Écosse, à près de 435 km d'Halifax. Le port joue un rôle essentiel car il apporte un appui indispensable aux activités industrielles du Cap-Breton. Le port de Sydney dispose de plusieurs terminaux privés dont les façades d'amarrage s'étendent sur plus de 1 180 m. La profondeur à quai atteint 9 m. Quant à ses installations publiques, la façade d'amarrage s'étend sur 305 m et l'on peut disposer d'un hangar de 1 860 m<sup>2</sup>. Ce port est navigable à longueur d'année.</p>		1991	103 885
		1990	119 285
		1989	126 566
		1988	118 642
		1987	128 062
		<b>Marchandises (tonnes)</b>	



Le port de Stephenville est situé sur la rive nord de la baie St-George, sur la côte ouest de Terre-Neuve. Il joue un rôle important en desservant l'usine locale de papier journal et en facilitant la distribution locale de produits pétroliers. Ce port offre un quai public de 293 m de long. La profondeur à quai varie de 7,8 à 8,7 m.

**Stephenville, à Terre-Neuve**

Recettes (\$)	
1991-92	251 658
1990-91	227 931
1989-90	185 136
1988-89	230 262
1987-88	155 483
Marchandises (tonnes)	
1991	213 766
1990	159 630
1989	182 982
1988	175 417
1987	162 084

**Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard**

Situé sur la côte sud de l'Île-du-Prince-Édouard, Summerside joue un rôle important pour l'exportation des produits agricoles du district avoisinant, et l'importation d'agréments. Le port dispose de deux terminaux privés, d'un quai public de 527,5 m de façade d'amarrage et de deux entrepôts chauffés d'un total de 4 254 m<sup>2</sup>.

Recettes (\$)	
1991-92	180 904
1990-91	129 594
1989-90	82 216
1988-89	121 029
1987-88	108 591
Marchandises (tonnes)	
1991	206 343
1990	167 943
1989	125 638
1988	136 399
1987	139 279

1991	133 600
1990	60 671
1989	55 707
1988	52 118
1987	28 318

1991-92	345 819
1990-91	260 938
1989-90	198 872
1988-89	192 674
1987-88	196 350

**Recettes (\$)**

1991	239 207
1990	270 846
1989	200 613
1988	243 294
1987	252 696

1991-92	332 713
1990-91	360 754
1989-90	355 879
1988-89	429 180
1987-88	285 949

**Recettes (\$)**

Le port de Sorel est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Richelieu, à environ 75 km en aval de Montréal. Au cours des dernières années, ce port a joué un double rôle : d'un côté en tant que centre d'entreposage et d'expédition de produits du fer et du titane, et de l'autre en tant qu'aire de déchargement et d'entreposage du sel. Il comporte quatre postes à quai de 110 à 244 m de longueur et de 5,0 à 9,1 m de profondeur. Il est navigable à longueur d'année.

Ce port est situé sur la rive nord de la rivière Ste-Marie, qui relie le lac Supérieur au lac Huron. Il est situé près du canal de Sault-Ste-Marie (Canada). Son rôle principal est de desservir les aciéries, les papeteries et usines de produits chimiques locales. Le port offre cinq terminaux maritimes privés et un quai public de 91 m en forme de "L".

**Sault-Ste-Marie, en Ontario**

# Rimouski, au Québec

Ce port est situé sur la rive sud du Saint-Laurent à environ 315 km en aval de Québec. C'est un centre régional de distribution du pétrole, du sel et de marchandises diverses. Il offre un quai public de 640 m et un entrepôt public. Tout le trafic portuaire de Rimouski est manutentionné au quai public. Ce port est ouvert à longueur d'année et reçoit, occasionnellement, l'aide de brise-glaces.

Recettes (\$)	
1991-92	262 820
1990-91	260 338
1989-90	291 927
1988-89	328 494
1987-88	265 298
Marchandises (tonnes)	
1991	256 922
1990	274 849
1989	304 960
1988	305 587
1987	312 963

# Sarnia, en Ontario

Le port public de Sarnia est situé sur la rive est de la rivière St. Clair, près de sa jonction avec le lac Huron. C'est son port qui permet à Sarnia de jouer le rôle de grand centre de raffinage du pétrole et de fabrication de produits pétrochimiques au Canada. La majeure partie du secteur secondaire de la région est corrélatrice aux besoins des grandes raffineries de pétrole et des usines de produits pétrochimiques. Le port est également un grand carrefour pour le transbordement des céréales. Le port de Sarnia dispose de deux installations publiques pour les marchandises diverses (non utilisées), et de douze installations portuaires privées dont six servent aux produits pétroliers destinés à divers marchés intérieurs et internationaux.

Recettes (\$)	
1991-92	109 247
1990-91	81 462
1989-90	90 358
1988-89	133 129
1987-88	169 327
Marchandises (tonnes)	
1991	0
1990	0
1989	0
1988	22 328
1987	21 272

# Powell River, en Colombie-Britannique

Ce port est situé sur la côte ouest de la Colombie-Britannique, à environ 100 km au nord de Vancouver. La Garde côtière canadienne y administre deux installations portuaires qui servent à l'industrie commerciale et au trafic de chalands. Les principaux produits manutentionnés sont les produits pétroliers et forestiers.

Recettes (\$)	
1991-92	244 493
1990-91	107 503
1989-90	62 172
1988-89	57 647
1987-88	57 343
Marchandises (tonnes)	
1991	143 509
1990	107 111
1989	32 520
1988	s/o
1987	s/o

# Pugwash, en Nouvelle-Ecosse

Ce port est situé sur la rive sud du détroit de Northumberland, à environ 135 km au nord d'Halifax. Le principal produit qui y est manutentionné est le sel en vrac, destiné principalement aux marchés intérieurs. Pugwash offre un quai public de 295 m et un quai pour les pêcheurs. Il est ouvert à la navigation d'avril à décembre.

Recettes (\$)	
1991-92	208 939
1990-91	250 368
1989-90	243 227
1988-89	124 380
1987-88	151 444
Marchandises (tonnes)	
1991	487 112
1990	545 256
1989	380 378
1988	256 545
1987	303 350

Newcastle, au Nouveau-Brunswick		Port Stanley, en Ontario	
Recettes (\$)		Recettes (\$)	
1991-92	426 343	1991-92	209 203
1990-91	560 421	1990-91	248 171
1989-90	566 305	1989-90	143 645
1988-89	598 759	1988-89	209 783
1987-88	730 003	1987-88	169 137
Marchandises (tonnes)		Marchandises (tonnes)	
1991	136 765	1991	299 755
1990	232 794	1990	359 245
1989	219 366	1989	198 899
1988	203 704	1988	235 326
1987	181 668	1987	317 133

Ce port est situé sur la rive nord de la rivière Miramichi qui se jette 53 km plus loin dans le golfe du Saint-Laurent. C'est un point important d'exportation des produits forestiers vers des marchés d'outre-mer. Il compte cinq terminaux maritimes, dont un quai public de 313 m, deux terminaux pour pétroliers et deux quais pour les produits forestiers. La rivière Miramichi est navigable à longueur d'année et reçoit, occasionnellement, l'aide de brise-glaces.

Ce port est situé sur la rive nord du Lac Érié, à l'emouchure de Kettle Creek. Il apporte son appui à l'industrie active de la pêche commerciale. Il est administré par Haves et ports. Sa façade d'amarrage est de 1 345 m. Il s'y trouve un terminal d'expédition de céréales (produites localement) et de ciment, et un terminal de réception de charbon, de fertilisants et de produits pétroliers (entre autres d'asphalte). De plus, le port appuie l'industrie active de pêche commerciale. On y dispose d'un élévateur à grains et de silos d'une capacité de 17 000 tonnes pour le blé. Il offre également un entrepôt public de 836 m<sup>2</sup>, des citernes d'entreposage pour les combustibles, l'asphalte et les fertilisants liquides; ainsi qu'une aire d'entreposage non couverte pour le charbon et la potasse.

Le port de Matane est situé à 400 km en aval de Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent. Son rôle principal est d'expédier la pâte de papier, produite localement, vers les marchés intérieurs de Limouliou et La Baie. Le port de Matane est cerné par deux brise-lames. Les installations portuaires comprennent un quai provincial pour les traversiers; un quai de transbordement ferroviaire qui relie Matane à Godbout et Baie-Comeau; un quai public parallèle de 160 m de long; et une jetée latérale publique ayant une façade d'amarrage de 210 m.

**Matane, au Québec**

Recettes (\$)	
1991-92	107 672
1990-91	71 067
1989-90	45 986
1988-89	49 603
1987-88	48 295
Marchandises (tonnes)	
1991	90 944
1990	86 408
1989	61 093
1988	111 078
1987	113 285

Ce port est situé à 280 km au nord-est d'Halifax. Il s'agit de l'un des trois ports qui sont situés dans le détroit de Canso. C'est le port libre de glace le plus profond en Amérique du Nord. Son mouillage abrite du vent lui permet d'accueillir des navires pouvant avoir jusqu'à 500 000 tonnes de port en lourd. Mulgrave est un port d'où sont expédiés des agrégats, des minerais, du poisson et du bois à pâte et où est transbordé le sel de Pugwash et des Iles-de-la-Madeleine. Le port dispose de cinq quais : deux pour la pêche, un quai privé pour les agrégats, un terminal pour petits pétroliers et un quai public. Le quai public mesure 435 m de long et la profondeur au quai est de 9,6 m. Il compte également un entrepôt public de 1 400 m<sup>2</sup>.

**Mulgrave, en Nouvelle-Écosse**

Recettes (\$)	
1991-92	108 203
1990-91	90 978
1989-90	106 335
1988-89	130 834
1987-88	164 072
Marchandises (tonnes)	
1991	138 875
1990	112 372
1989	100 509
1988	233 873
1987	231 995

Gros-Cacouna, au Québec

Gros-Cacouna est situé sur la rive sud du Saint-Laurent à environ 190 km en aval de Québec. C'est l'un des principaux ports d'exportation vers l'outre-mer de bois de sciage local et de papier journal. Le port est un havre artificiel protégé par deux brise-lames. Pour tout le transport portuaire de Gros-Cacouna on utilise le quai public de 240 m de longueur. Il s'y trouve aussi un entrepôt de 2 800 m<sup>2</sup>. Le port est navigable à longueur d'année et reçoit, occasionnellement, l'aide de brise-glaces.

Recettes (\$)

1991-92	595 702
1990-91	448 905
1989-90	354 261
1988-89	281 194
1987-88	251 242
1991	514 835
1990	592 777
1989	412 642
1988	296 718
1987	227 684

Marchandises (tonnes)

Kingsville, en Ontario

Ce port est situé sur la rive nord du Lac Érié, à environ 48 km au sud-est de Windsor. Il est utilisé pour le transport des agrégats et c'est un des deux ports qui relient l'Île Pelée au continent. Kingsville comporte sept petites jetées latérales pour les bateaux de pêche, un quai public de 389,6 m et un quai pour traversiers de 272 m. Le port est navigable d'avril à décembre.

Recettes (\$)

1991-92	104 261
1990-91	72 487
1989-90	85 323
1988-89	90 036
1987-88	107 447

Marchandises (tonnes)

1991	156 914
1990	116 037
1989	118 317
1988	106 655
1987	155 576



Ce port, situé sur la rive est du Lac Huron, à l’embouchure de la rivière Maitland, est un grand port d’exportation du sel ainsi qu’un centre de distribution de céréales. Le port s’étend en façade (amarrages) sur plus de 1,9 km et comporte un quai privé et cinq quais publics. La profondeur du chenal dragué et du port varie de 6,4 à 7,3 m. Des éleveurs à grains privés d’une capacité de 129 000 tonnes de blé sont disponibles par contrat.

Recettes (\$)	
1991-92	1 291 063
1990-91	1 288 622
1989-90	1 103 336
1988-89	1 063 567
1987-88	889 917
Marchandises (tonnes)	
1991	2 747 946
1990	2 342 113
1989	3 447 881
1988	1 874 742
1987	1 776 865

Goose Bay, à Terre-Neuve

Goose Bay, le plus grand centre urbain au Labrador, est situé dans le bassin Terrington à l’extrémité ouest du lac Melville, approximativement à 256 km de la côte est. Goose Bay est un grand carrefour de distribution pour les cargaisons à destination des communautés isolées de la côte nord du Labrador. Les installations portuaires comptent un quai principal (quai parallèle) un hangar de fret de 1 625 m<sup>2</sup>, et un quai ouest (jetée). Les principales activités incluent : la manutention de produits pétroliers, Marine Atlantic, une rampe Ro-Ro, le transport de conteneurs et le transbordement de cargaison vers la côte nord du Labrador.

Recettes (\$)	
1991-92	227 693
1990-91	276 755
1989-90	218 543
1988-89	145 829
1987-88	191 567
Marchandises (tonnes)	
1991	90 102
1990	195 752
1989	s/o
1988	s/o
1987	s/o

# Dalhousie, au Nouveau-Brunswick

Ce port, situé dans la Baie-des-Chaleurs, est un port de manutention du vrac duquel on exporte du papier journal et des concentrés de minerais et vers lequel on importe du pétrole et du charbon. Le port comporte deux quais publics ayant une façade d'amarrage de 375 m linéaires, une rampe de transroulage, un entrepôt de 8 300 m carrés, et un terminal pour traversiers.

1991-92	812 292
1990-91	633 038
1989-90	858 888
1988-89	774 723
1987-88	705 031
1991	1 516 857
1990	725 898
1989	1 089 992
1988	856 072
1987	806 954

Marchandises (tonnes)

Recettes (\$)

# Gaspé, au Québec

Le port de Gaspé est reconnu comme étant un des meilleurs havres naturels de l'est du Canada. Situé derrière un barrage de sable à l'intérieur de la baie gaspésienne le port maintient une profondeur adéquate pour assurer la manutention des produits. L'installation portuaire publique compte un quai de 234 m de longueur par 23,4 m de largeur. La profondeur à la tête du quai atteint 12 m. Trois postes d'amarrage, à profondeur variée, permettent d'accueillir la plupart des navires. Les principales activités à Gaspé incluent l'exportation d'acide sulfurique et de cuivre et de produits pétroliers.

1991-92	247 303
1990-91	206 933
1989-90	199 871
1988-89	221 270
1987-88	181 846
1991	334 464
1990	264 589
1989	s/o
1988	s/o
1987	s/o

Marchandises (tonnes)

Recettes (\$)

Ce port, situé sur la côte ouest de Terre-Neuve, permet à la ville de Corner Brook de jouer le rôle de centre de distribution des marchandises destinées à l'ouest et au centre de Terre-Neuve. Il revêt également une grande importance pour la papeterie, la cimenterie et l'industrie de la pêche locale. Corner Brook est un grand port abrité, en eaux profondes. Il comprend trois terminaux pétroliers, un quai de chargement (d'une longueur de 503 m), un terminal pour le ciment en vrac, un quai public (de 361 m de longueur) modernisé pour accueillir le transport de conteneurs et un entrepôt public (de 2 436 m<sup>3</sup>). Le port est ouvert à longueur d'année et reçoit, occasionnellement l'aide de brise-glaces.

#### Corner Brook, à Terre-Neuve

Recettes (\$)	
1991-92	423 839
1990-91	444 438
1989-90	323 954
1988-89	229 158
1987-88	119 182
Marchandises (tonnes)	
1991	116 303
1990	251 375
1989	142 127
1988	98 228
1987	33 409

Situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, Cornwall se trouve à 120 km en amont de Montréal. Son rôle principal est de répondre aux besoins de manutention de produits en vrac de l'usine de fabrication de fibres synthétiques et de la papeterie locales. En outre, le port pourrait servir d'escal à la route maritime d'approvisionnement des industries du nord-est de New-York et de l'Ontario. Le port compte un quai public de 175 m de longueur et de 8,2 m de profondeur, et des parcs de réservoirs privés pouvant entreposer un grand nombre de produits liquides.

#### Cornwall, en Ontario

Recettes (\$)	
1991-92	108 619
1990-91	116 883
1989-90	102 975
1988-89	105 672
1987-88	94 293
Marchandises (tonnes)	
1991	69 538
1990	70 708
1989	82 057
1988	87 038
1987	69 460

Le port de Chatham est situé sur la rive sud de la rivière Miramichi, qui se jette 45 km plus loin dans le golfe du Saint-Laurent, et à 8 km à l'est de Newcastle. Le port compte deux quais publics; celui de Chatham-Est est utilisé pour le chargement de la pâte de bois tandis que celui de Chatham-Ouest est réservé aux bateaux de pêche. Il compte également trois quais privés et quelques parcs de réservoirs privés. Le port de Chatham est ouvert à longueur d'année et reçoit, occasionnellement, l'aide d'un brise-glace.

#### Chatham, au Nouveau-Brunswick

Recettes (\$)	
1991-92	280 176
1990-91	211 208
1989-90	147 174
1988-89	193 627
1987-88	201 588
Marchandises (tonnes)	
1991	46 169
1990	49 989
1989	31 870
1988	38 369
1987	56 586

Charlottetown est le principal port de l'Île-du-Prince-Édouard et le siège du gouvernement provincial. Le port comprend un terminal public dont la façade d'amarrage a plus de 400 m de long et dispose d'installations d'entreposage de plus de 2 300 m<sup>2</sup>, de deux terminaux de pétroliers privés et d'une base de la Garde côtière canadienne.

#### Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard

Recettes (\$)	
1991-92	445 016
1990-91	283 526
1989-90	271 957
1988-89	204 963
1987-88	200 458
1986-87	217 739
Marchandises (tonnes)	
1991	581 960
1990	491 948
1989	536 285
1988	397 335
1987	449 997

# Campbell River, en Colombie-Britannique

Recettes (\$)	
1991-92	170 365
1990-91	71 261
1989-90	71 052
1988-89	62 142
1987-88	41 070
Marchandises (tonnes)	
1991	233 120
1990	254 153
1989	s/o
1988	s/o
1987	s/o

Localisé sur la côte est de l'île de Vancouver, le port de Campbell River est situé à mi-chemin entre le Cap Scott et Victoria. Le port qui joue un rôle essentiel car il apporte un appui indispensable à l'économie locale composée de ressources premières, répond aux exigences des navires de haute mer qui transportent essentiellement du charbon, des pâtes et papiers, du bois de construction et des concentrés de minéral. La région de Campbell River offre plusieurs services dont une installation pour le ministère des Pêches et Océans, un service de traversier, deux quais privés pour la pêche en haute mer, un nombre de petits quais privés pour les chalands et le seul port public commercial situé à Middle Point.

# Cap-aux-Meules, au Québec

Recettes (\$)	
1991-92	154 620
1990-91	167 324
1989-90	114 947
1988-89	134 097
1987-88	123 863
Marchandises (tonnes)	
1991	115 432
1990	92 536
1989	121 221
1988	90 497
1987	100 863

Ce port joue un rôle important dans le ravitaillement des Îles-de-la-Madeleine. Il est bien protégé par un brise-lames public et dispose de nombreuses installations pour les bateaux de pêche et les petites embarcations. L'infrastructure portuaire comprend deux quais publics dont un de 172 m de longueur, et un autre de 90 m qui se termine par une rampe de transroulage de 28,8 m de largeur. Cap-aux-Meules est navigable de mai à décembre.

# Bayside, au Nouveau-Brunswick

## Recettes (\$)

1991-92	143 512
1990-91	225 967
1989-90	128 981
1988-89	54 462
1987-88	48 943
1991	103 377
1990	147 084
1989	44 234
1988	37 343
1987	37 115

## Marchandises (tonnes)

Ce port est situé sur la rivière Sainte-Croix qui se jette dans la baie de Passamaquoddy à l'entrée nord de la baie de Fundy. Situé à 12 km au nord-est de St. Andrews, Bayside est un terminal très utilisé pour l'importation et l'exportation du poisson, de la pulpe, du bois de sciage, des pommes de terre et du combustible. Le port compte un quai public dont la façade d'amarrage s'étire sur 242 m et où la profondeur de l'eau atteint 8,5 m. Bayside est libre de glace et ouvert toute l'année.

# Botwood, à Terre-Neuve

## Recettes (\$)

1991-92	141 975
1990-91	118 720
1989-90	88 693
1988-89	89 067
1987-88	68 494

## Marchandises (tonnes)

1991	139 987
1990	97 663
1989	69 005
1988	83 230
1987	73 479

Ce port est situé sur la côte nord-est de Terre-Neuve, à 37 km de la ville de Grand Falls. Il dessert l'usine de pâtes et papiers et permet de répondre aux besoins en pétrole de la région. Il compte deux terminaux privés qui servent à la manutention du papier journal et du pétrole, et deux quais publics. L'un d'eux, un quai de ravitaillement en carburant, est en fait une jetée latérale de 52 m sur 10 m. L'autre, un quai de transit, est un quai parallèle de 83 m de long avec un hangar de manutention de 1 281 m<sup>2</sup>. Le port est navigable toute l'année mais nécessite l'aide des brise-glaces de janvier à avril.



SOMMAIRE DES ACTIVITÉS DES PRINCIPAUX PORTS COMMERCIAUX

Argentia, à Terre-Neuve

1991-92	99 075
1990-91	96 393
1989-90	66 178
1988-89	60 725
1987-88	62 253
Marchandises (tonnes)	
1991	35 984
1990	45 224
1989	40 672
1988	47 165
1987	39 493

Situé du côté ouest de la péninsule Avalon de Terre-Neuve, le port d'Argentia se trouve à environ 130 km de St. John's. C'est un port libre de glace et en eaux profondes. Il comprend deux quais publics; l'un d'eux n'est plus utilisé et l'autre est un quai de la flotte. Ce dernier présente 635 m de façade d'amarrage et 18,8 m de largeur, et offre des profondeurs variant entre 7,9 et 8,5 m. Le port compte également une rampe de transroulage, trois quais privés, deux citernes et un pipeline. Argentia joue un rôle majeur dans l'exportation du poisson et l'importation du sel.

Baie-Comneau, au Québec

Recettes (\$)	
1991-92	353 007
1990-91	333 981
1989-90	301 296
1988-89	460 264
1987-88	394 867
Marchandises (tonnes)	
1991	129 698
1990	92 111
1989	109 810
1988	176 639
1987	189 026

Ce port est situé sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent, à 440 km en aval de Québec. C'est un port de transbordement de céréales et d'exportation du papier journal et d'aluminium. Ses installations privées d'amarrage s'étendent sur près d'un kilomètre. Elles comportent un silo portuaire dont l'élévateur peut contenir près de 364 000 tonnes de blé. Le port compte également un quai public dont la façade d'amarrage est de 585 m et dont la profondeur varie de 7 à 9 m.





## *Région du Centre:*

La Région du Centre veille à l'administration et à l'entretien de 50 installations portuaires en Ontario et de deux installations au Manitoba.

Les recettes brutes totales ont atteint un montant de 2,5 millions de dollars soit 13,3 % de plus qu'en 1990-1991. Environ 50,4 % de ces recettes ont été générées par le port de Goderich, tandis que le port de Sault-Ste-Marie a généré 11,3 % du total.

Le trafic de marchandises a varié d'un port à l'autre, mais les ports de Goderich, Port Stanley, Sault-Ste-Marie et Kingsville ont réalisé des hausses considérables. Ainsi, par rapport à 1990-1991, le port de Goderich a réalisé des hausses respectives de 16 % et de 118 % au chapitre du trafic du sel et des grains, ce qui représente la manutention d'environ 2 300 000 tonnes métriques et de 400 000 tonnes métriques. Globalement, Port Stanley a réalisé une hausse de 6 % du trafic et a manutentionné diverses marchandises dont le charbon, les fertilisants, les grains et les produits pétroliers liquides. Le port de Sault-Ste-Marie a réalisé une légère hausse du trafic (6 %) des produits pétroliers tandis que Kingsville a obtenu une hausse de 18 % de son trafic total. Le projet d'immobilisations de 24 millions de dollars qui est en cours à l'Île Pelée a progressé en 1991-1992; l'évaluation environnementale a été achevée et le programme d'indemnisation environnementale de même que l'évaluation ont été présentés aux trois cantons concernés.

## *Région de l'Ouest:*

La Région de l'Ouest administre 23 ports déclarés publics et 142 installations portuaires répartis en Alberta, en Saskatchewan, en Colombie-Britannique et dans les Territoires du Nord-Ouest. La majeure partie de ces ports se trouve en Colombie-Britannique. Les havres et installations portuaires sont administrés soit directement, soit par des agents rémunérés à l'acte, soit par l'intermédiaire d'accords de services de gestion.

En 1991-1992, les recettes totales ont été de 2,4 millions de dollars, dont 50 % ont été générées par le port de Victoria. Les droits portuaires se sont élevés à 534 247 \$, les permis et les autres frais relatifs aux biens immobiliers représentaient pour leur part une somme de 867 812 \$ et les droits liés aux ports une somme de 960 127 \$.

Le port de Victoria demeure le principal port pour les paquebots de croisière sur l'Île de Vancouver. Cette installation portuaire a accueilli 32 759 passagers cette année, ce qui représente une hausse de 10 % par rapport à l'an dernier. On s'attend à ce que la saison 1992 soit encore plus occupée.

### *Région des Maritimes:*

Dans la Région des Maritimes, les recettes brutes sont demeurées à un niveau comparable à celui des années antérieures. En outre, durant la première partie de 1992, de nouvelles avenues commerciales ont été explorées aux ports de Bayside, Dalhousie et dans le détroit de Canso.

Le port de Summerside (I.-P.-E.) a connu une hausse de 39 % de ses exportations de pommes de terre comparativement à l'année dernière. Le virus PVYN de la pomme de terre a oblige les expéditeurs à trouver de nouveaux marchés d'exportation.

Le nombre de paquebots de croisière qui ont visité les ports canadiens de l'Atlantique s'est accru considérablement. Ainsi les ports de Sydney (N.-E.) et de Charlottetown (I.-P.-E.) ont reçu respectivement 49 et 34 visites.

Durant l'été 1991, nous avons achevé des études de génie sur la condition des hangars de manutention à Summerside et sur la façade des quais à Sydney et Mulgrave en Nouvelle-Ecosse. Ces structures ont atteint la fin de leur vie utile et doivent être remplacées.

### *Région des Laurentides:*

En 1991-1992 une dizaine de projets majeurs étaient actifs pour une dépense totale de 18,5 millions de dollars.

La reconstruction du quai de Paspébiac ainsi que la première étape de la reconstruction du quai des Méchins ont été finalisées. Par ailleurs, le réaménagement du havre de Baie-ComEAU et la reconstruction des quais de Tadoussac et Tête-à-la-Baleine ont progressé substantiellement de sorte que ces nouvelles installations étaient pratiquement opérationnelles pour la fin de l'année 1991-1992.

Le développement de plusieurs projets s'est poursuivi, notamment pour Montmagny, Gros-Cacouna, Rimouski et Baie-Ste-Catherine.

Les ports de la Région ont manutentionné en 1991-1992 plus de 1,8 million de tonnes métriques de marchandises, dont 613 000 tonnes de produits forestiers, 476 000 tonnes de produits pétroliers et 665 000 tonnes de cargo général.

En effet, les revenus totaux de la Région ont augmenté pour atteindre 2,7 millions de dollars.

Pour maintenir et accroître les volumes de trafic et les recettes connexes, la Direction générale des havres et ports a maintenu son modeste programme de commercialisation de façon à promouvoir les installations portuaires publiques. Des brochures sur les cinq Régions relevant de la Direction générale ont été réalisées pour mettre en valeur les ports majeurs qui s'y trouvent et les services qu'ils offrent. Ces brochures ont été données aux clients potentiels et ont servi à la promotion dans les conférences visant les marchés intérieurs et internationaux. Des messages ont également été diffusés dans les publications maritimes.

## Réalisations dans les Régions

Les activités commerciales et opérationnelles de la Direction générale se déroulent tant au niveau local que régional. Les renseignements qui suivent donnent un aperçu des réalisations dans les Régions en 1991-1992.

### *Région de Terre-Neuve:*

La Région de Terre-Neuve a pu générer des recettes brutes de 1,77 millions de dollars, ce qui équivaut aux chiffres de 1990-1991 (ajustés en fonction des recettes obtenues grâce au recouvrement des coûts). Sept (7) des 59 ports de la Région ont généré 79 % des recettes.

Le programme d'immobilisations comportait neuf projets représentant des dépenses de 1,88 millions de dollars. La reconstruction du quai de la flotte à Argentia a été achevée et celui-ci a pu être réouvert officiellement le 18 juillet 1991. La reconstruction du quai de Charlottetown au Labrador a été achevée en 1991 pendant que le projet de reconstruction du quai à Rigoliet au Labrador est presque achevé.

En 1991, plus de 11 millions de tonnes métriques de marchandises ont transité par les ports administrés par la Région de Terre-Neuve. 9,7 millions de tonnes métriques de marchandises ont transité par quatre ports qui sont désignés comme havres publics mais où la Région ne dispose pas d'installations.

- certains droits payables en vertu du Règlement sur les ports publics (RPP) et du Règlement sur les quais de l'État (ROE) ont été réduits d'environ 1,3 pour cent en raison de l'abolition de la taxe de vente fédérale antérieure, qui, auparavant, était intégrée aux coûts d'exploitation du réseau de ports publics. Ces modifications ont été publiées dans la Partie II de la Gazette du Canada le 19 septembre 1991.

- des modifications mineures au Règlement sur les ports publics et au Règlement sur les quais de l'État ont été approuvées dans la partie II de la Gazette du Canada le 21 mars 1991. Ces changements avaient été réclamés par le comité mixte permanent d'examen de la réglementation afin d'éliminer les éléments incompatibles et le double emploi entre les règlements précités et les règlements établis conformément à d'autres statuts.

La Direction générale des havres et ports continue d'apporter son appui à neuf Commissions portuaires qui doivent établir et traiter dix-huit projets de réglementation qui étaient inscrits dans les Projets de réglementation fédérale de 1990.

## Questions environnementales

Havres et ports continue d'accorder une haute priorité aux questions environnementales. Voici quelques-unes des questions qui ont été abordées au cours de l'année dernière :

Des travaux d'évaluation environnementale ont été réalisés relativement à plus de 500 projets d'entretien et d'immobilisations.

Une circulaire de politique a été établie pour faire en sorte que le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement s'applique aux baux et permis émis par la section des terrains et immeubles de Havres et ports.

Nous avons participé aux travaux de divers comités et groupes de travail environnementaux, notamment ceux formés pour établir un Code de recommandations techniques pour la protection de l'environnement applicable aux systèmes souterrains de stockage aux installations fédérales, à la gestion des sites contaminés et à la gestion des déchets.

Nous avons également procédé à un inventaire des réservoirs souterrains de stockage sur nos terrains.

## HAVRES ET PORTS : POINTS SAILLANTS DU PROGRAMME

### Questions relatives aux biens fonciers et aux biens immobiliers

La Direction générale des havres et ports a poursuivi ses travaux de mise en oeuvre du cadre de gestion des biens immobiliers, qui figurent dans le nouveau Manuel sur la gestion des biens immobiliers publié par le Bureau de gestion des biens immobiliers du Conseil du Trésor. La Direction a notamment mis à jour des circulaires de politique sur les biens immobiliers, a établi une nouvelle politique sur l'évaluation environnementale des occupations ainsi qu'une nouvelle politique sur la perception des frais d'intérêts sur les comptes en retard, et a mis à jour le barème des frais de 1967 de façon à y inscrire les frais perçus à l'heure actuelle pour les activités qui ne sont pas indiquées dans les circulaires de politique.

Les fonctionnaires de Havres et ports, qui représentent la Garde côtière, ont également poursuivi leur travail conjointement avec le Bureau de gestion des biens immobiliers, travail qui consiste à établir de nouvelles politiques sur la gestion des biens immobiliers du gouvernement fédéral et à mettre la dernière main au nouveau projet de loi fédérale sur les terres publiques et les règlements connexes, qui devraient être proclamés vers la fin de 1992.

Durant la période allant de janvier à décembre 1991, la Direction générale des havres et ports a produit 279 documents de location, qui touchent les immeubles fédéraux, représentant des revenus de location de 1 454 541 millions de dollars. Ces 279 documents se répartissent comme suit :

Les ports et installations portuaires publics : 187 documents  
représentant un revenu de 616 681,00 \$

Les Commissions portuaires - 92 documents représentant un revenu  
de 837 860,00 \$

### Projets de législation et de réglementation

En tout cinq projets de législation relatifs aux ports publics et aux installations portuaires ont été inscrits dans les Projets de réglementation fédérale de 1991 et 1992. Deux de ces projets ont été menés à bien depuis le dernier rapport annuel :



#### Les droits d'entreposage

- frais imposés en contrepartie de l'utilisation de hangars ou d'espaces disponibles pour l'assemblage ou la distribution de marchandises. Ces frais sont fonction de l'espace occupé et de la durée de l'utilisation.

#### Les droits de location

- bail qui est ordinairement basé sur la valeur marchande de la propriété.

Transports Canada publie un barème des tarifs qui indique tous les droits exigibles, à l'exception des droits de location. Les taux prévus par ces tarifs sont approuvés par le gouverneur en Conseil.

Lorsque Transports Canada doit apporter des améliorations qui bénéficient surtout à un usager principal, ces tarifs sont soit majorés, soit remplacés par des surcharges. Les contrats négociés visent à accroître le taux global de recouvrement des coûts de l'investissement. Le Ministère remet au Trésor toutes les recettes qu'il a obtenues, après déduction des commissions versées aux maîtres de port et aux gardiens de quai.



- coordonner les opérations avec d'autres activités maritimes et à celles des réseaux de transport aérien et de surface.

## Administration du programme

L'administration du programme est assurée par la Garde côtière canadienne à partir de cinq bureaux régionaux. Quant à sa coordination globale, elle relève d'une unité de l'administration centrale, à Ottawa, la Direction générale des havres et des ports. Les méthodes locales d'administration portuaire sont adaptées à la complexité des opérations de chacun des ports. Les ports les plus actifs, qui sont en petit nombre, sont dirigés par des fonctionnaires à plein temps qui sont gérants de port ou gestionnaires de secteur. Dans la plupart des cas, Transports Canada est représenté au niveau local par des agents rémunérés à l'acte qui touchent leur commission correspondant à un pourcentage des droits perçus auprès des usagers. Ces représentants, connus sous le nom de maîtres port et de gardiens de quai, sont nommés par le ministre des Transports et sont aussi actifs dans les ports que la circulation des navires l'exige.

## Droits imposés aux usagers

Les droits imposés aux usagers aux termes de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* sont fondés sur les usages effectués à des fins commerciales. Ils incluent les principaux types de redevances ci-après énumérées :

### Les droits de port

- frais imposés à un navire, qui diffèrent selon sa taille et ses destinations précédentes.

### Les droits d'amarrage

- droits imposés à un navire pour l'occupation d'un poste dans un port. Ces frais varient selon la taille du navire et la durée de son séjour.

### Les droits de quaiage

- frais imposés à une cargaison manutentionnée sur un quai public. Ces frais dépendent du type de cargaison et respectent un taux à la tonne ou au cubage.

## Opérations portuaires

La taille, la complexité et l'importance régionale des ports publics varient beaucoup. Leur rôle dans les régions isolées, où les liens ferroviaires ou routiers sont rares et où le coût du transport aérien peut s'avérer prohibitif, consiste à assurer aux collectivités qui s'y trouvent un lien indispensable en matière de transport. Les ports publics permettent de garantir l'approvisionnement en biens et en denrées alimentaires essentiels et à assurer le transport des passagers.

Dans d'autres lieux, les ports publics ont pour vocation d'assurer le transport efficace de produits en vrac dont la valeur pécuniaire par unité de volume ou de poids est peu élevée (les concentrés de minerais, le bois à pâte et les céréales, entre autres). Ces ports ne répondent pas seulement aux besoins des entreprises locales; ils sont parfois le seul lien qui relie le Canada aux marchés d'outre-mer.

Qu'un port ait pour vocation de desservir une collectivité isolée ou d'apporter son appui à plusieurs grandes industries, le rôle opérationnel de Transports Canada se limite normalement à des fonctions telles l'application des règlements portant sur l'utilisation des installations, la surveillance des opérations portuaires et la perception des droits imposés aux usagers. Certains services comme la manutention des marchandises sont assurés dans les ports mêmes par le secteur privé.

Du fait que la majorité des ports publics ne rapportent pas assez de recettes pour couvrir l'ensemble des coûts d'immobilisations, d'exploitation et d'administration, ils sont en grande partie financés au moyen de crédits votés par le parlement.

## Objectifs du programme

Les ports qui sont directement administrés par Transports Canada sont liés à ceux d'une part de la Société canadienne des ports et d'autre part des Commissions portuaires, et ont en commun les mêmes objectifs. Tous visent à établir un réseau portuaire qui présente les qualités suivantes :

- contribuer à la réalisation des objectifs du Canada en matière de commerce international, et d'objectifs socio-économiques d'ordre national, régional et local;
- être efficient;
- assurer aux usagers des ports des services de transport accessibles et équitables;

## DESCRIPTION DU PROGRAMME

### Contexte

"...dans les six mois suivant la fin de chaque exercice, le Ministre établit un rapport sur les opérations financières de tous les ports et installations portuaires publics au cours de l'exercice et le dépose devant le Parlement dans les quinze premiers jours de séance de l'une ou l'autre chambre suivant son achèvement."

Article 26 de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* (SRC 1985)

Le présent rapport, qui a été préparé afin de satisfaire à l'exigence susmentionnée, inclut uniquement les ports et installations portuaires publics administrés aux termes de la Loi; et exclut les ports de la Société canadienne des ports, ceux des sociétés de port locales, de même que ceux administrés sous forme de Commissions portuaires. Ces ports sont visés par d'autres lois et doivent satisfaire à d'autres exigences en matière de rapports.

### Aperçu du programme

*La Loi sur les ports et installations portuaires publics* confie au ministre des Transports le contrôle et la gestion de tous les havres, quais, jetées et brise-lames qui sont la propriété du Canada et qui ne relèvent pas d'un autre ministère. Donc, à l'heure actuelle, Transports Canada entretient, administre et aménage des ports et installations portuaires publics dans 526 lieux au Canada, principalement pour servir au transport commercial. Ce "transport commercial" comprend les navires qui transportent des produits, des biens ou des passagers, et exclut généralement les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance, qui sont placés sous la responsabilité de Pêches et Océans Canada. Les services de traversiers en sont aussi exclus ordinairement. Transports Canada administre toutefois certains ports qui profitent à l'industrie de la pêche, à la navigation de plaisance et aux activités des traversiers, dans les cas où il est économique pour plusieurs types d'utilisateurs d'utiliser des mêmes installations.



## AVANT-PROPOS

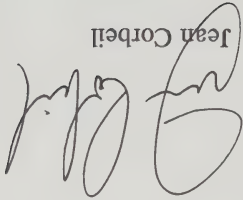
C'est avec plaisir que je présente au Parlement le neuvième rapport annuel concernant les ports et les installations portuaires publics, conformément à l'article 26 de la Loi sur les ports et installations portuaires publics (SRC 1985).

Le réseau portuaire public, dont la priorité est de contribuer à la sûreté et à l'efficacité des mouvements de navires et du transbordement des cargaisons, constitue aussi un important outil de développement économique régional. Vingt pour cent des marchandises transportées par eau au Canada transistent par les ports publics. Les ports locaux sont également essentiels à la vie de nombreuses localités et continueront de grandir et de se développer tout en reflétant celles qu'ils desservent.

La responsabilité de l'administration et de l'exploitation générale des ports publics incombe à la Garde côtière canadienne. Leur administration au niveau local est assurée par des agents rémunérés à l'acte. Les maîtres de port et gardiens de quai y assurent de précieux services et je profite de l'occasion qui m'est offerte pour exprimer ma reconnaissance à tous les représentants rémunérés à l'acte et aux autres membres dévoués du personnel de nos ports qui assurent une saine administration de ces derniers au profit de la collectivité.

J'espère que l'information que renferme le présent rapport permettra aux lecteurs de mieux apprécier la valeur des ports et des installations portuaires publics administrés aux termes de la Loi.

Le ministre des Transports

  
Jean Corbeil

© Ministère des Approvisionnement et Services Canada 1993

N° de cat. T36-1/1-1992

ISBN 0-662-59507-6

## SOMMAIRE

PAGES	
1	AVANT-PROPOS .....
3	I DESCRIPTION DU PROGRAMME .....
7	II HAVRES ET PORTS : FAITS SAILLANTS .....
13	III SOMMAIRE DES ACTIVITÉS DES PRINCIPAUX PORTS COMMERCIAUX .....
29	IV ÉTAT DES REMISES - 1991-1992 .....
31	V CONSEILS CONSULTATIFS DES PORTS PUBLICS .....
33	VI EXAMEN FINANCIER .....





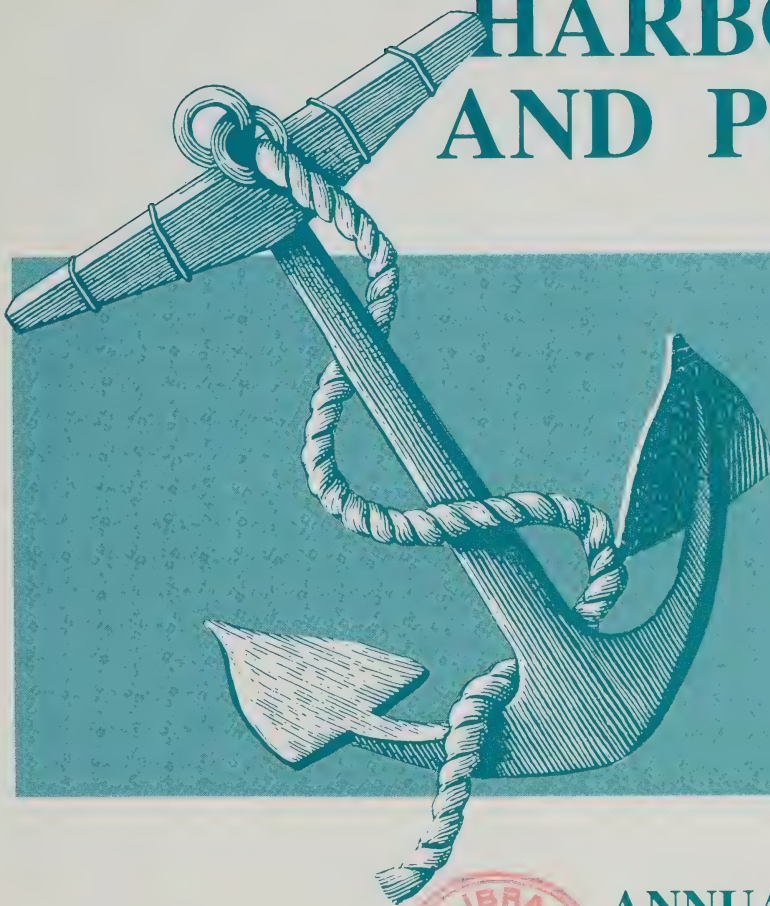


CAI  
T 60  
-P73

Publications

TP 6165

# HARBOURS AND PORTS



1992 / 1993  
ANNUAL REPORT  
ON FINANCIAL  
OPERATIONS



Canadian  
Coast Guard

Garde côtière  
canadienne

Harbours and  
Ports

Havres et  
ports

Canada



## TABLE OF CONTENTS

	PAGE
FOREWORD .....	1
I     PROGRAM DESCRIPTION .....	3
II    HARBOURS AND PORTS: PROGRAM HIGHLIGHTS .....	7
III   SUMMARY OF OPERATIONS FOR MAJOR COMMERCIAL PORTS .....	11
IV    STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1992-93 .....	27
V     PUBLIC HARBOUR ADVISORY COUNCILS .....	29
VI    FINANCIAL REVIEW .....	31

© Minister of Supply and Services Canada 1993

Cat. No. T36-1/1-1993

ISBN 0-662-61066-0

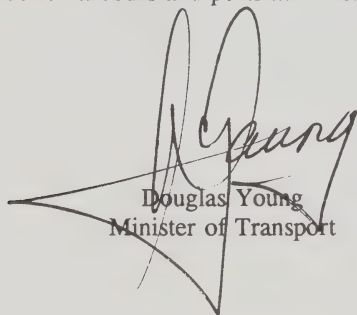
## FOREWORD

I am pleased to submit to Parliament this tenth Annual Report of Canada's Public Harbours and Port Facilities. This report is presented pursuant to Section 26 of the *Public Harbours and Port Facilities Act* (RSC 1985).

The public port system, with its priority to support the safe and efficient movement of vessels and transfer of cargos, is also a significant tool for developing regional economic growth. Twenty per cent of the nation's marine cargo moves through public ports. Local ports are also critical to the life of many communities and, as such, they will continue to grow and develop as a reflection of the communities they serve.

The responsibility for overall administration and operation of our public ports rests with the Canadian Coast Guard. The administration of public ports at the local level is provided by fee-of-office appointees. Harbour masters and wharfingers provide a valuable service and I would like to take this opportunity to express my appreciation to all appointees and other dedicated port personnel who provide sound port administration for the benefit of many Canadian communities.

I trust that the information contained within this report will provide readers with a better appreciation of the public harbours and ports administered under the Act.



Douglas Young  
Minister of Transport





# I

## PROGRAM DESCRIPTION

### Background

*...the Minister shall, within nine months after the end of each fiscal year, prepare a report showing the financial operations of all public harbours and public port facilities for that fiscal year and shall lay a copy of the report before Parliament on any of the first fifteen days that either House of Parliament is sitting after he completes it.*

*Section 26 of the Public Harbours and Port Facilities Act (RSC 1985)*

This report, which has been prepared to meet the above-mentioned requirement, includes only the public harbours and port facilities administered under the Act. It excludes ports of the Canada Ports Corporation, Local Port Corporations and ports administered as Harbour Commissions. These ports fall under other Acts and have other reporting requirements.

### Program Overview

The *Public Harbours and Port Facilities Act* assigns the Minister of Transport control and management of all harbours, wharves, piers and breakwaters that are the property of Canada and not the responsibility of another minister. Consequently, Transport Canada currently maintains, administers and develops public port facilities and public harbours at 526 sites across Canada, primarily to assist commercial transportation.

"Commercial transportation," in this case, includes vessels that transport commodities, goods or passengers, and generally excludes fishing and recreational vessels administered by the Department of Fisheries and Oceans. Ferry services are also usually excluded. However, Transport Canada does administer some ports that support fishing, recreational or ferry activities at locations where it is economical for several types of users to share the same facilities.

### Port Operations

Public ports vary greatly in size, complexity and regional significance. In isolated areas, where few rail or road links exist and air transport may be prohibitively expensive, these ports provide the basic transportation link for the supply of essential goods and foodstuffs, and for passenger service.

In other localities, ports may provide efficient transportation for bulk commodities with relatively low value per unit of cargo volume or weight, such as ore concentrates, pulpwood and grain. These ports not only support local industrial needs; they may be the only transportation alternative when overseas markets must be reached.

Whether a port supports an isolated community or several large industries, Transport Canada's operational role is normally limited to enforcing regulations regarding facility use, monitoring port operations, and collecting user fees. Services such as cargo handling are supplied by the private sector.

Since most public ports do not generate sufficient revenues to cover their capital, operating and administrative costs, they are funded largely by appropriations through Parliament.

### **Program Objectives**

The ports administered directly by Transport Canada are linked to, and share objectives with, Ports Canada and the Harbour Commissions. All work towards a port system that:

- contributes to the achievement of Canada's international trade objectives as well as national, regional and local economic and social objectives;

- is efficient;

- provides ports users with accessible and equitable transportation services; and

- is coordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

### **Program Administration**

The program is administered by the Canadian Coast Guard's Harbours and Ports Directorate, through five regional offices, and is coordinated by a headquarters unit in Ottawa.

Local port administration varies according to the complexity of local operations. A small number of the most active sites are supervised by full-time public servants who serve as port or area managers. In most cases, Transport Canada is represented locally by fee-of-office appointees who are compensated on a commission basis from a percentage of the fees collected from port users. These individuals are known as Harbour Masters and Wharfingers, and are appointed by the Minister of Transport and are as active at ports as traffic demands.

### **User Fees**

User fees are assessed under the *Public Harbours and Port Facilities Act*, according to trade practice. Typical charges include:

### Harbour dues

- a charge assessed against a vessel according to its size and previous destination.

### Berthage

- a charge for occupying a berth at a port. The charge is based on the vessel's size and its length of stay.

### Wharfage

- a charge for moving cargo over a public wharf. The fee is based on cargo type, with a rate per tonne or cubic metre.

### Storage

- a charge for use of sheds or open space for assembling or distributing cargos. The charge depends on space occupied and duration of use.

### Letting

- a rent, usually based on the market value of the property.

Transport Canada publishes a tariff schedule for all charges except lettings. Tariff rates are approved by Governor-in-Council.

If Transport Canada must undertake improvements for the benefit of a major user, the Department may supplement or replace these tariffs with negotiated contracts designed to improve the overall rate of cost recovery on investment. The Department deposits all revenues, excluding commissions paid to Harbour Masters and Wharfingers, into the Consolidated Revenue Fund of Canada.



## **II**

### **HARBOURS AND PORTS: PROGRAM HIGHLIGHTS**

#### **Property and Real Estate Issues**

The Harbours and Ports Directorate continued to implement the necessary changes and updates to its real property policies as they relate to the Real Property Management Manual published by the Bureau of Real Property Management of the Treasury Board Secretariat in 1992.

Harbours and Ports officials continued to work actively with the Bureau of Real Property Management on the effects on operations of the new Federal Real Property Act and Regulations which became effective 15 September 1992. In addition, new delegations of authorities covering all property transactions were prepared in accordance with the new property act.

During the period of January to December 1992, the Harbours and Ports Directorate processed a total of 290 letting documents, affecting federal property with a letting revenue of \$1,448,174.

#### **Regulatory and Legislative Initiatives**

On September 17, 1992, Governor-in-Council approval was received to combine the Public Ports of Chatham and Newcastle, New Brunswick into the Public Port of Miramichi.

#### **Environmental Issues**

Environmental issues continue to receive a high priority within Harbours and Ports. Among those items addressed over the past year are the following:

Environmental assessments were completed for over 500 capital and maintenance projects.

A policy circular was developed to apply the Environmental Assessment and Review Process to leases and licences issued for Harbours and Ports real property.

The directorate participated in various environmental committees and working groups including those formed to address a Code of Practice for Underground Storage Tanks at Federal Facilities, the Management of Contaminated Sites, and Waste Management. An inventory of underground storage tanks at our sites was developed.

## **Marketing Initiatives**

In an effort to maintain and increase traffic volumes and revenues, the Harbours and Ports Directorate continued their modest marketing program to promote public port facilities. Brochures for all of the Directorate's five regions highlighting their major ports and services were completed. These brochures were given out to prospective clientele and used for promotion at trade conferences dealing with domestic and international markets. The placement of advertisements in marine publications also continued.

## **Regional Achievements**

The Directorate's operational and commercial activities take place at the regional and local level. The following information provides a regional perspective of the Directorate's achievements for 1992-93.

### ***Newfoundland Region:***

Gross Revenues in the Newfoundland Region were \$1.64 million, and as in past years, seven (7) of the region's ports accounted for 79% of the revenue, see page 41.

During 1992, the wharf reconstruction project in Rigolet, Labrador was completed. Area lighting was added to the Argentia Fleet Dock greatly enhancing its versatility and functionality.

An engineering investigation of the facility at Hermitage determined that it has reached the end of its useful life and is structurally unable to bear the load levels associated with the current activity. Severe load restrictions have been imposed and reconstruction is planned.

Over 10.1 million metric tonnes of cargo went through the ports administered by the Newfoundland Region. 8.3 million metric tonnes went through 4 ports which are proclaimed public harbours, but in which the region has no facilities.

### ***Maritimes Region:***

Gross revenues for 1992-93 were \$3,192,448, a decrease of 16% from last year. This was the first year that the impact of the recession has been felt on port operations. The export of forestry products from New Brunswick ports was notably affected.

Some interesting changes in shipping patterns took place on Prince Edward Island. While historical export tonnages of potatoes were maintained, vessels tended to use different ports. For the first time since 1978 potatoes were exported from Georgetown, P.E.I. As well, 15 vessels called at the Port of Souris for export cargoes.



Two major capital projects were pursued. Preliminary project approval was received for the replacement of the transit sheds at Summerside, P.E.I. A preliminary project approval document for replacement of the marine terminal at Sydney was also put forward for departmental review.

As part of the operations and maintenance program, a project was cost-shared with the Province of New Brunswick for repairs to the ferry terminal at North Head, Grand Manan, N.B.

### ***Laurentian Region:***

In the Laurentian Region in 1992-93 10 major projects involving total expenditures of \$12 million were undertaken.

Three of the projects, the redevelopment of Baie-Comeau harbour and the reconstruction of the Tadoussac and Tête-à-la-Baleine wharves, were completed. The reconstruction projects for the Montmagny and Baie-Ste-Catherine wharves and the Rimouski spur wharf were implemented and proceeded on schedule. The Les Méchins wharf reconstruction project is proceeding normally.

Development continued on the study for the development of Gros-Cacouna harbour and for the restoration of Rimouski harbour.

Maintenance of the Region's marine facilities required \$5.7 million.

A total of 1.8 million metric tons of freight was handled in the Region's ports, generating total revenues of \$2.4 million, or a slight decline from the \$2.7 million reported last year. Significant ground was made up, however, in land-leasing costs. The results of this will be visible in 1993-94.

### ***Central Region:***

Central Region administers and maintains 53 public harbours in Ontario and 2 in Manitoba.

Total Revenue realized for 1993-93 is \$2.4 million.

Principal commodities handled at regional port facilities include salt, petroleum products, grain, sand, stone, gravel, coal and fertilizer.

The Region's 1992 major O&M projects included: Goderich North Pier repairs at \$1,091,000, and North Bay and Millhaven Wharf Repairs at a cost of \$530,000 and \$406,000 respectively; Owen Sound structural repairs for \$959,000 and Port Stanley maintenance dredging at a cost of \$711,000.

Expenditures on the major capital project, Pelee Island Mainland Ferry Terminals, were \$2.5 million. The project received Treasury Board approval; the contract between the Federal and Provincial governments was signed by the Minister of State for Transport Canada and Minister of Transportation for Ontario. The initial assessment report was published.

The Regional minor capital program included completion of a replacement walkway on the Sarnia wharf at a cost of \$283,000 providing improved access to shippers engaged in refit activities. At North Bay, \$65,000 was utilized to renovate a warehouse.

The Central Region Ports Master Plan Study was completed by outside Consultants in August 1992, and will form the basis for planned development for public port facilities.

### ***Western Region:***

Western Region experienced a growth in business during 1992-1993, due to the relatively good performance of the Provincial economy. The Region administered 23 Public Harbours and 142 Public Port facilities in Alberta, Saskatchewan, the Northwest Territories and British Columbia.

For the 1992-1993 operating period, gross revenues totalled \$2,664,559 of which 64% was generated by the combined ports of Victoria and Esquimalt. Regional harbour dues accounted for \$ 552,935, port charges earned \$ 995,877, and property related income totalled \$1,115,747.

The Port of Victoria remains the principal cruise vessel port on Vancouver Island. The major cruise facility in the Port handled 28,513 passengers in 1992, an increase of 34% over the previous year. New business came to the Port with the initiation of a passenger ferry link to Vancouver, complementing services already in place from Seattle, Anacortes and Port Angeles in Washington State.

The Department continued discussions with the Province, Esquimalt and Victoria regarding the formation of a Harbour Commission in response to strong local support for a change in management structure.

The Port system continues to serve local and regional transportation needs. The Powell River and Campbell River barge facilities continue to perform well as regional load centers, with coal exports from Campbell River totalling 355,220 tonnes, an increase of 386% over the previous year. The Mackenzie River, Western Arctic and Athabasca facilities continue to respond to community resupply needs in these areas.

Repairs to Wharves were maintained at a level of over 70 marine engineering projects, despite a government spending reduction affecting this program. Total expenditures amounted to \$ 2,816,752.

### III

#### SUMMARY OF OPERATIONS FOR MAJOR COMMERCIAL PORTS

##### Argentia, Newfoundland

Located on the western side of Newfoundland's Avalon Peninsula, Argentia is approximately 130 km from St. John's. The port, which offers an ice-free, deep-water harbour, features two public wharves; one no longer used, the other a fleet dock. The fleet dock has 635 m of docking face and is 18.8 m wide, with depths alongside of 7.9 to 8.5 m. The Port also offers a "Ro-Ro" ramp, three private wharves, two tanks and a pipeline. Argentia plays a major role in the export of fish and the import of salt.

##### Revenue (\$)

1992-93	100,875
1991-92	99,075
1990-91	96,393
1989-90	66,178
1988-89	60,725

##### Cargo (tonnes)

1992	55,856
1991	35,984
1990	45,224
1989	40,672
1988	47,165

##### Baie-Comeau, Québec

This port is located on the north shore of the St. Lawrence River, 440 km downstream from Québec City. A transshipment port for grain and an export port for newsprint and aluminium, Baie-Comeau features almost 1,000 m of private docking facilities. These include a grain terminal with elevator capacity for approximately 364,000 t of wheat. The port also features a public wharf with 585 m of docking face with depths of 7.0 to 9.0 m.

##### Revenue (\$)

1992-93	264,421
1991-92	353,007
1990-91	333,981
1989-90	301,296
1988-89	460,264

##### Cargo (tonnes)

1992	34,495
1991	129,698
1990	92,111
1989	109,810
1988	176,639

## **Bayside, New Brunswick**

This port is located on the St. Croix River, which empties into the Passamaquoddy Bay on its way to the Bay of Fundy. Situated 12 km northwest of St. Andrews, Bayside is an active terminal for the import and export of fish, pulpwood, lumber, potatoes and fuel. The port features one public wharf that has a berth length of 242 m, and a water depth of 8.5 m. Bayside is ice-free and open to year-round navigation.

### **Revenue (\$)**

1992-93	125,297
1991-92	143,512
1990-91	225,967
1989-90	128,981
1988-89	54,462

### **Cargo (tonnes)**

1992	92,743
1991	103,377
1990	147,084
1989	44,234
1988	37,343

## **Botwood, Newfoundland**

Located on the northeast coast of Newfoundland, this port is 37 km from the town of Grand Falls. The port supports the pulp and paper mill as well as the area's petroleum needs. It features two private terminals handling newsprint and petroleum, and two public wharves. One public wharf, an oil dock, is a 52 m by 10 m finger pier. The other, a transit wharf, is an 83 m marginal wharf with a 1,281 m<sup>2</sup> transit shed. The port is navigable year-round, requiring icebreaker assistance from January to April.

### **Revenue (\$)**

1992-93	119,892
1991-92	141,975
1990-91	118,720
1989-90	88,693
1988-89	89,067

### **Cargo (tonnes)**

1992	70,402
1991	139,987
1990	97,663
1989	69,005
1988	83,230

## **Campbell River, British Columbia**

Located on the east coast of Vancouver Island, the port of Campbell River is situated midway between Cape Scott and Victoria. The harbour supports a resource-based economy, catering to deepsea vessels primarily carrying coal, pulp, paper, lumber and ore concentrates. Several facilities are located in the Campbell River area, including: a Department of Fisheries and Oceans facility, a ferry service, two private deepsea wharves, a number of small private ports for barge activity, and the only public industrial port facility, located at Middle Point.

### **Revenue (\$)**

1992-93	238,765
1991-92	170,365
1990-91	71,261
1989-90	71,052
1988-89	62,142

### **Cargo (tonnes)**

1992	372,555
1991	233,120
1990	254,153
1989	N/A
1988	N/A

## **Cap-aux-Meules, Québec**

This port plays an important role in the resupply of the Iles-de-la-Madeleine. The port is well protected by a public breakwater and has extensive facilities for fishing vessels and small craft. The transportation infrastructure includes two public berths. One is 172 m long, the other 90 m long, ending in a 28.8 m wide "Ro-Ro" ramp. Cap-aux-Meules is navigable from May to December.

### **Revenue (\$)**

1992-93	143,147
1991-92	154,620
1990-91	167,324
1989-90	114,947
1988-89	134,097

### **Cargo (tonnes)**

1992	332,281
1991	115,432
1990	92,536
1989	121,221
1988	90,497

## **Charlottetown, Prince Edward Island**

Charlottetown is the principal port on Prince Edward Island, and the site of the provincial capital. The port features one public marine terminal with over 400 m of dock face, and over 2,300 m<sup>2</sup> of warehousing; two private tanker terminals; and a Canadian Coast Guard base.

### **Revenue (\$)**

1992-93	467,592
1991-92	445,016
1990-91	283,526
1989-90	271,957
1988-89	204,963

### **Cargo (tonnes)**

1992	653,743
1991	581,960
1990	491,948
1989	536,285
1988	397,335

## **Corner Brook, Newfoundland**

This port, located on the west coast of Newfoundland, supports the city of Corner Brook's role as a distribution centre for cargo bound for western and central Newfoundland. It is also of great importance to the local paper mill, cement plant and fishing industry. Corner Brook is a large, well-sheltered deep-water port that features three oil terminals, a 503 m long mill wharf, a bulk cement terminal, a 361 m long public wharf upgraded to handle container traffic, and a 2,436 m<sup>2</sup> public warehouse. The port is navigable year-round, with occasional icebreaker assistance.

### **Revenue (\$)**

1992-93	398,355
1991-92	423,839
1990-91	444,438
1989-90	323,954
1988-89	229,158

### **Cargo (tonnes)**

1992	88,441
1991	116,303
1990	209,676
1989	142,127
1988	98,228



## **Cornwall, Ontario**

Located on the north shore of the St. Lawrence River, Cornwall is 120 km upstream from Montreal. Its primary role is to support the bulk product needs of the local synthetic fibre plant and paper mill. The port, however, has the potential to become the marine supply route for industries in northeastern New York and Ontario. The port features one public wharf, 175 m long with depths of 8.2 m, and private tank farms with extensive storage for liquid products.

### **Revenue (\$)**

1992-93	82,278
1991-92	108,619
1990-91	116,883
1989-90	102,975
1988-89	105,672

### **Cargo (tonnes)**

1992	73,047
1991	69,538
1990	70,708
1989	82,057
1988	87,038
1987	69,460

## **Dalhousie, New Brunswick**

This port, located in the Bay of Chaleur, is a bulk port with exports of newsprint and ore concentrates, and imports of petroleum and coal. The port features two public wharves with 375 m of dockage, a "Ro-Ro" ramp, 8,330 m<sup>2</sup> of warehousing, and a ferry terminal.

### **Revenue (\$)**

1992-93	824,336
1991-92	812,292
1990-91	633,038
1989-90	858,888
1988-89	774,723

### **Cargo (tonnes)**

1992	867,057
1991	870,939
1990	725,898
1989	1,089,992
1988	856,072



## **Gaspé, Québec**

The port of Gaspé is considered one of the best naturally created harbours in Eastern Canada. Situated behind a sand barrier inside the Bay of Gaspé, the port is well protected with an adequate depth to service commodity traffic. The public port facility consists of a wharf 234m long, 23.4m wide with a 12m depth at the head. Three mooring stations provide accommodations, at various depths, for most vessels. Main activities at Gaspé are the export of sulphuric acid and fish, and the import of copper concentrates and petroleum products.

### **Revenue (\$)**

1992-93	242,465
1991-92	247,303
1990-91	206,933
1989-90	199,871
1988-89	221,270

### **Cargo (tonnes)**

1992	294,495
1991	334,148
1990	264,589
1989	314,871
1988	260,856

## **Goderich, Ontario**

This port on the eastern shore of Lake Huron, at the mouth of the Maitland River, is a major export point for salt and a distribution centre for grain. The port features approximately 6,300 m of berthage at one private, and five public wharves. The maintained channel and harbour depths range from 6.4 to 7.3 m. Private grain elevators with a capacity of 129,000 t of wheat are available under contract.

### **Revenue (\$)**

1992-93	1,170,560
1991-92	1,291,063
1990-91	1,288,622
1989-90	1,103,336
1988-89	1,063,567

### **Cargo (tonnes)**

1992	2,082,964
1991	2,747,946
1990	2,342,113
1989	3,447,881
1988	2,056,824

## Goose Bay, Labrador

Goose Bay, the largest urban centre in Labrador, is situated in Terrington basin at the west end of Lake Melville approximately 256 km from the east coast. Goose Bay functions primarily as the cargo distribution centre for the isolated communities on the Northern Labrador coast. The facilities at the port consist of a main dock (marginal wharf), with a freight shed of 1625 m<sup>2</sup>, and the west dock (finger pier). Main activities at the port include: the handling of oil products, Marine Atlantic Inc. "Ro-Ro" and container traffic and transhipment of freight to Northern Labrador.

### Revenue (\$)

1992-93	232,153
1991-92	227,693
1990-91	276,755
1989-90	218,543
1988-89	145,829

### Cargo (tonnes)

1992	137,349
1991	90,102
1990	195,752
1989	226,702
1988	186,773

## Gros-Cacouna, Québec

Located on the south shore of the St. Lawrence River, Gros-Cacouna is about 190 km downstream from Québec City. It is a major shipping centre for the overseas export of locally-produced lumber and newsprint. The port is an artificial harbour enclosed by two breakwaters. It features a 240 m long public wharf, and a 2,800 m<sup>2</sup> warehouse. It is navigable year-round, with occasional icebreaker assistance. All of Gros-Cacouna's port traffic is accommodated at the public wharf.

### Revenue (\$)

1992-93	433,087
1991-92	595,702
1990-91	448,905
1989-90	354,261
1988-89	281,194

### Cargo (tonnes)

1992	482,245
1991	512,917
1990	592,777
1989	412,642
1988	296,718

## **Kingsville, Ontario**

This port is located on the north side of Lake Erie, approximately 48 km southeast of Windsor. The port is used to move aggregates and is one of two ports connecting Pelee Island with the mainland. Kingsville features seven small finger piers for fishing vessels, a 389.6 m public wharf, and a 272 m ferry wharf. The port is navigable from April to December.

### **Revenue (\$)**

1992-93	128,162
1991-92	104,261
1990-91	72,487
1989-90	85,323
1988-89	90,036

### **Cargo (tonnes)**

1992	106,856
1991	156,914
1990	116,037
1989	118,317
1988	106,650

## **Long Pond Manuels, Newfoundland**

Located on the eastern shore of Conception Bay, this port is approximately 20 km west of St. John's. It is a bulk port primarily engaged in the export of the mineral pyrophyllite, and the import of petroleum products, grains and cement. All of this traffic is accommodated at the 245 m public wharf.

### **Revenue (\$)**

1992-93	80,324
1991-92	82,075
1990-91	98,363
1989-90	91,631
1988-89	109,514

### **Cargo (tonnes)**

1992	118,169
1991	122,849
1990	146,815
1989	106,163
1988	167,464

## **Matane, Québec**

The port of Matane is 400 km downstream from Québec City, on the South shore of the St. Lawrence River. Its primary role is to ship local pulpwood to domestic markets in Limoilou and La Baie. The harbour at Matane is formed by two breakwaters. Port facilities include a provincial ferry wharf; a rail ferry wharf linking Matane with Godbout and Baie-Comeau; a marginal public wharf 160 m long; and a public finger pier with 210 m of docking face.

### **Revenue (\$)**

1992-93	84,734
1991-92	107,672
1990-91	71,067
1989-90	45,986
1988-89	49,603

### **Cargo (tonnes)**

1992	116,084
1991	90,944
1990	86,408
1989	61,093
1988	111,078

## **Miramichi, New Brunswick**

In 1992-93 the ports of Chatham and Newcastle were combined to form the Public port of Miramichi. Facilities at the port includes: two public wharves, one for woodpulp and one limited to fishing traffic, five marine terminals including a 313 m public wharf, two tanker terminals and 2 additional wharves for forest products. The Miramichi River is navigable year-round with occasional icebreaker assistance.

### **Revenue (\$)**

1992-93	394,911
1991-92	706,519
1990-91	771,629
1989-90	713,479
1988-89	792,386

### **Cargo (tonnes)**

1992	116,982
1991	182,934
1990	282,783
1989	251,236
1988	242,073

## **Mulgrave, Nova Scotia**

This port is located 280 km northeast of Halifax. One of three ports in the Strait of Canso, it features the deepest ice-free harbour in North America, with protected anchorage for vessels up to 500,000 dead weight tonnage. Mulgrave is a transshipment port for salt from Pugwash and Iles-de-la-Madeleine, and for the shipment of aggregates, ores, fish and pulpwood. The port has five wharves: two fishing wharves, a private wharf used to ship aggregates, a small tanker terminal and a public wharf. The public wharf is 435 m long with depths alongside of 9.6 m. It also has a 1,400 m<sup>2</sup> public warehouse.

### **Revenue (\$)**

1992-93	73,593
1991-92	108,203
1990-91	90,978
1989-90	106,335
1988-89	130,834

### **Cargo (tonnes)**

1992	62,864
1991	138,875
1990	112,372
1989	100,509
1988	233,873

## **Port Stanley, Ontario**

This port is located on Lake Erie's north shore, at the mouth of Kettle Creek, and features 1,345 m of dockage administered by Harbours and Ports. The port is a shipping terminal for locally produced grains and cement, and a receiving terminal for coal, fertilizer and petroleum products, including asphalt. It also supports an active commercial fishing industry. The port features a grain elevator and silos that can store 17,000 t of wheat. It also has an 836 m<sup>2</sup> public warehouse; tank storage facilities for fuels, asphalt and liquid fertilizer and open storage for coal and potash.

### **Revenue (\$)**

1992-93	182,829
1991-92	209,203
1990-91	248,171
1989-90	143,645
1988-89	209,783

### **Cargo (tonnes)**

1992	252,042
1991	299,755
1990	383,655
1989	198,899
1988	235,326

### **Powell River, British Columbia**

This port is located on the Western Coast of the mainland shore of British Columbia approximately 100 km north of Vancouver. Canadian Coast Guard administers two port facilities dealing with commercial shipping and barge traffic. Principal commodities handled are petroleum and forest products.

#### **Revenue (\$)**

1992-93	141,892
1991-92	244,493
1990-91	107,503
1989-90	62,172
1988-89	57,647

#### **Cargo (tonnes)**

1992	9,089
1991	143,509
1990	107,111
1989	32,520
1988	33,325

### **Pugwash, Nova Scotia**

This port is on the south shore of the Northumberland Strait, approximately 135 km north of Halifax. Its primary cargo is bulk salt shipments bound mainly for domestic markets. The port features a 295 m public wharf and a fisherman's wharf. The navigation season for Pugwash extends from April to December.

#### **Revenue (\$)**

1992-93	119,279
1991-92	208,939
1990-91	250,368
1989-90	243,227
1988-89	124,380

#### **Cargo (tonnes)**

1992	244,943
1991	487,112
1990	573,903
1989	380,378
1988	256,545

## **Rimouski, Québec**

This port, on the south shore of the St. Lawrence River, is about 315 km downstream from Québec City. It is a regional distribution point for petroleum, salt and general cargo. The port features 640 m of public wharf and a public warehouse. The port is navigable year-round, with occasional icebreaker assistance. All of Rimouski's port traffic is handled at the public wharf.

### **Revenue (\$)**

1992-93	248,895
1991-92	262,820
1990-91	260,338
1989-90	291,927
1988-89	328,494

### **Cargo (tonnes)**

1992-93	253,304
1991	256,922
1990	285,284
1989	304,960
1988	305,587

## **Sarnia, Ontario**

The public harbour of Sarnia is on the east shore of the St. Clair River, near its junction with Lake Huron. The port supports Sarnia's role as Canada's major centre of oil refining and petrochemical manufacturing. Much of the secondary industry in the area is oriented towards serving the needs of the major oil refineries and petrochemical plants. The port is also a major transshipment point for grain. There are two public facilities for general cargo (now not used), and twelve private port facilities, six of which are used to ship petroleum products to various domestic and international destinations.

### **Revenue (\$)**

1992-93	159,754
1991-92	109,247
1990-91	81,462
1989-90	90,358
1988-89	133,129

### **Cargo (tonnes)**

1992	0
1991	0
1990	0
1989	0
1988	22,328



## **Sault Ste. Marie, Ontario**

This port is located on the north shore of the St. Mary's River, which joins Lake Superior with Lake Huron. It is located near the Sault Ste. Marie (Canada) Canal. The port's primary role is to support the local steel, pulp and paper, and chemical mills. There are five private marine terminals and a 91 m public wharf, which is an L-shaped long head block.

### **Revenue (\$)**

1992-93	311,952
1991-92	332,713
1990-91	360,754
1989-90	355,879
1988-89	429,180

### **Cargo (tonnes)**

1992	270,105
1991	239,207
1990	270,846
1989	200,613
1988	238,892

## **Sorel, Québec**

Located on the south shore of the St. Lawrence River, at the mouth of the Richelieu River, Sorel is about 75 km downstream from Montreal. The navigational season is 12 months a year. In the past few years, the port has played a dual role, serving as a supplementary storage and shipping area for iron and titanium products, and as an unloading and storage facility for salt. The port features four berths with lengths of 110 to 244 m, and alongside depths of 5.0 to 9.1 m.

### **Revenue (\$)**

1992-93	427,219
1991-92	345,819
1990-91	260,938
1989-90	198,872
1988-89	192,674

### **Cargo (tonnes)**

1992	200,517
1991	132,268
1990	65,143
1989	55,707
1988	52,118

### **Stephenville, Newfoundland**

The port of Stephenville is located on the north side of St. George's Bay, on Newfoundland's west coast. It plays an important role in supporting the local newsprint mill and the local distribution of petroleum products. It features a public wharf 293 m long with depths alongside of 7.8 to 8.7 m.

#### **Revenue (\$)**

1992-93	238,417
1991-92	251,658
1990-91	227,931
1989-90	185,136
1988-89	230,262

#### **Cargo (tonnes)**

1992	239,266
1991	213,766
1990	159,630
1989	148,358
1988	175,417

### **Summerside, Prince Edward Island**

Located on the south coast of Prince Edward Island, Summerside plays an important role in the export of agricultural products from the surrounding district, and the import of aggregates from domestic sources. The port has two private terminals, a public wharf that features 527.5 m of dock face, and two warehouses with 4,254 m<sup>2</sup> of heated storage space.

#### **Revenue (\$)**

1992-93	127,638
1991-92	180,904
1990-91	129,594
1989-90	82,216
1988-89	121,029

#### **Cargo (tonnes)**

1992	249,657
1991	206,343
1990	167,943
1989	125,638
1988	136,399

## Sydney, Nova Scotia

This port is located on Cape Breton Island in northeastern Nova Scotia, roughly 435 km from Halifax. The port plays an essential role in supporting industrial Cape Breton. It features several private terminals with over 1,180 m of docking, in depths of 9.1 m. Its public facility features a 305 m docking face and a 1,860 m<sup>2</sup> public warehouse. The port is navigable year-round.

### Revenue (\$)

1992-93	189,085
1991-92	296,645
1990-91	207,312
1989-90	176,653
1988-89	206,227

### Cargo (tonnes)

1992	125,748
1991	103,885
1990	119,285
1989	126,566
1988	118,642

## Victoria, British Columbia

The port of Victoria, British Columbia, is located at the southeastern tip of Vancouver Island, 67 km southwest of Vancouver. The main deep-sea activities take place at Ogden Point Pier. The largest commodity handled at Ogden Point is forest products. The port of Victoria also offers the necessary facilities to welcome the many cruise vessels along the British Columbia Coast. Within the Inner Harbour, five Transport Canada wharves and three floats are used by fishing and recreational vessels, and the ferry services to Vancouver and the United States.

### Revenue (\$)

1992-93	1,552,306
1991-92	1,268,682
1990-91	1,413,113
1989-90	1,310,474
1988-89	1,164,212

### Cargo (tonnes)

1992	22,733
1991	20,843
1990	89,791
1989	63,044
1988	37,743



#### IV

#### STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1992-1993

Section 14 (1) of the *Public Harbours and Port Facilities Act* states that "Subject to any regulation made by the Governor in Council, the Minister may remit any rate, toll, fee or other charge or any interest thereon and may enter into contracts agreeing to the payment of rates, tolls, fees or other charges in place of those imposed or prescribed by the Governor in Council." Subsection (3) states that "a statement of each remission of one thousand dollars or more granted under subsection (1) shall be included in the annual report of the Minister to Parliament."

There were no remissions granted during 1992-93.



## V

### PUBLIC HARBOUR ADVISORY COUNCILS

The Minister of Transport may establish Public Harbour Advisory Councils for such public harbours as the Minister may designate, in accordance with Section 5 of the *Public Harbours and Port Facilities Act*.

Public Harbour Advisory Councils play an important role in the overall mechanism that contributes to the development and implementation of national, regional and local ports policy and operation. These councils provide an organizational structure whereby the planning and operation of local ports can be discussed, and ensuing recommendations made to the Minister.

As of March 31, 1993 twenty Councils have been established, as follows:

Québec	<ul style="list-style-type: none"><li>- Cap-aux-Meules</li><li>- Gaspé</li><li>- Matane</li><li>- Gros-Cacouna</li><li>- Rimouski</li><li>- Sorel</li></ul>	British Columbia	- Victoria/Esquimalt
New Brunswick	<ul style="list-style-type: none"><li>- Dalhousie</li><li>- Miramichi</li><li>- Bayside</li></ul>	Newfoundland	<ul style="list-style-type: none"><li>- Corner Brook</li><li>- Long Pond Manuels</li></ul>
Nova Scotia	<ul style="list-style-type: none"><li>- Sydney</li><li>- Port Hawkesbury/Strait of Canso</li><li>- Digby</li><li>- Yarmouth</li></ul>		
Prince Edward Island	<ul style="list-style-type: none"><li>- Charlottetown</li><li>- Summerside</li><li>- Georgetown</li></ul>		





## VI

### FINANCIAL REVIEW

**Total Expenditures in 1992-93 are shown below (\$000s)**

Appropriations

Operating and maintenance	\$31,353
Capital	<u>16,946</u>
Total appropriations	<u>\$48,299</u>

Gross Revenue \$12,296

Commissions, UIC and CPP (1 252)

Net revenue \$11,044

Gross revenues in 1992-93 for the program were \$12,296 which represents 41% of non-capital expenditures and 26% of total expenditures. Under the terms of the *Public Harbours and Port Facilities Act*, wharfingers and harbour masters receive a set commission rate on tariff revenues collected from their respective ports. The remaining funds are paid into the Consolidated Revenue Fund of Canada.

In 1992-93, approximately 240 harbour masters and wharfingers represented Transport Canada at its public ports. Commission payments to appointees ranged from \$100 to \$59,579, depending upon the level of traffic at the port and the activity of the appointee. For those appointees receiving commissions, the average annual commission paid was \$5,216. Appreciation must be expressed to all appointees who provided sound port administration to the benefit of their community.

Of the 526 sites identified within the program, 30 major commercial ports accounted for revenues of \$9,563,124 or 77% of the gross revenues. Port-specific revenues provide a good indicator of the level of commercial activity at a port. They understate the level of total port activity, however, as many ports have larger volumes of smaller craft (e.g. fishing vessels) that use facilities but pay minimal fees.

## **Listing of Financial Statements**

Schedule 1	Summary of sites, expenditures and revenues, by province, for 1992-93
Schedule 2	Consolidated statement of gross revenues, from 1981-82 to 1992-93
Schedule 3	Consolidated statement of gross revenues, by major type
Schedule 4	Revenues and expenditures, by port, for 1992-93

## **Accounting Conventions**

In 1992-93, Transport Canada received revenue or made expenditures at approximately one half of its 526 sites. In some cases these sites consist of only a proclaimed harbour without shore facilities, or simply a land interest.

All 1992-93 expenditures are reported on a modified cash basis consistent with the "Public Accounts" presentation. Specifically excluded are depreciation expenses, accommodation and common services and grants-in-lieu of taxes paid by Public Works and Government Services Canada.

Reconciliation of Public Accounts to direct expenditure activity at public harbours and port facilities is shown below:

	<u>Operations and Maintenance</u> (\$000s)	<u>Capital</u> (\$000s)
Public wharves and harbours activity as per Public Accounts	\$31,353	\$16,946
Public harbours and port facilities (administered by Transport Canada)	<u>\$31,353</u>	<u>\$16,946</u>

Schedule 4 provides "Revenues and Expenditures by Region." The ports chosen are representative of their respective provinces and include the larger revenue-generating ports. Applied against these revenues are charges for all identified operating expenditures as well as commissions. Each port was then allocated a portion of headquarters and regional office administrative costs as follows:

- Administrative expenses from headquarters were split evenly among the sites in the five Regions.
- Within each Region all administrative and indirect expenses, down to the area-manager level, were considered regional overhead and split evenly among the sites in each Region.

In Schedule 4, the following definitions and accounting conventions apply:

**Total revenue** - revenue from all sources including harbour dues, wharfage, berthage, storage, licences, leases, recoveries and other.

**Commissions** - fees paid to harbour masters and wharfingers, including those to the Canada Pension Plan/Unemployment Insurance Commission.

**Port repairs** - all port maintenance project expenditures for wharf repairs and maintenance dredging.

**Operating expenses** - all port maintenance project operating expenditures. Includes Ottawa/Regional Overhead.

**Total expenditures** - all expenditures listed above.

**Operating income** - total revenue minus commissions, operating and maintenance, and other expenditures.

**Capital** - all capital project expenditures including major capital, minor capital and capital dredging.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
**SUMMARY OF SITES, EXPENDITURES AND REVENUES,**  
**BY PROVINCE, 1992-93**

<u>Province</u>	<u>Total Sites</u>	<u>Total Operations and Maintenance Expenditure</u>	<u>Total Capital Expenditure</u>	<u>Gross Revenues</u>
		(\$000s)	(\$000s)	(\$000s)
Newfoundland	59	4,089	315	1,644
Nova Scotia	122	1,651	489	732
Prince Edward Island	46	2,400	338	806
New Brunswick	31	3,072	161	1,512
Quebec	78	8,196	12,229	2,566
Ontario	50	7,111	3,210	2,369
Manitoba	2	5	0	3
Saskatchewan	4	0	0	0
Alberta	3	65	0	0
British Columbia	106	4,760	107	2,664
Northwest Territories	25	4	0	0
	-----	-----	-----	-----
<u>Total</u>	<u>526</u>	<u>31,353*</u>	<u>16,849**</u>	<u>12,296</u>

\* Includes commissions of \$1,252K paid to harbour masters and wharfingers, port repairs of \$21,976K and Operating Expenses and headquarters and regional administration costs of \$8,125K.

\*\* Does not include headquarters' minor capital expenditures of \$97K.

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES  
CONSOLIDATED STATEMENT OF GROSS REVENUES

GROSS REVENUES, 1981-82 TO 1992-93 (\$000s)

<u>Fiscal Year</u>	<u>Gross Revenues</u>	<u>% Change Over Previous Year</u>
1981/82	6,047	0.5
1982/83	6,595	9.1
1983/84	7,605	15.3
1984/85	7,350	-3.3
1985/86	7,279	-1.0
1986/87	9,960	36.8
1987/88	10,496	5.4
1988/89	11,102	5.8
1989/90	11,564	4.2
1990/91	12,922	11.7
1991/92	13,162	1.9
1992/93	12,296	-6.6

SCHEDULE 3

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

GROSS REVENUE, BY MAJOR TYPE (\$000s)

<u>Type of Revenue</u>	<u>1992-93</u>	<u>1991-92</u>	<u>% Change Over Previous Yr.</u>	<u>1992-93 Distribution</u>	<u>1991-92 Distribution</u>
Wharfage	5,529	6,601	-16.2	45.0%	50.2%
Storage	427	302	41.1	3.5%	2.3%
Berthage	1,605	1,637	-1.9	13.1%	12.4%
Harbour dues	1,531	1,689	-9.4	12.5%	12.8%
Rentals & permits	2,760	2,471	11.7	22.4%	18.8%
Other	<u>444</u>	<u>462</u>	-3.9	<u>3.5%</u>	<u>3.5%</u>
<b>Total</b>	12,296	13,162	-6.6	100.0%	100.0%



**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1992-93

SUMMARY

Region	Total Revenue	Commissions	Port Repairs*	Operating Expenses**	Total Expenditures	Operating Income	Capital
Newfoundland	1,644,323	250,294	2,858,143	980,135	4,088,572	(2,379,249)	314,960
Maritimes	3,192,448	258,708	4,697,226	2,236,582	7,192,516	(3,935,068)	1,051,435
Laurentian	2,422,464	289,155	5,913,962	1,923,310	8,126,427	(5,638,963)	12,164,962
Central	2,371,881	245,817	5,689,899	1,180,740	7,116,456	(4,679,575)	3,210,560
Western	2,664,459	207,963	2,816,752	1,803,878	4,828,593	(2,099,134)	106,892
<b>TOTAL</b>	<u>12,295,575</u>	<u>1,251,937</u>	<u>21,975,982</u>	<u>8,124,645</u>	<u>31,352,564</u>	<u>(15,927,981)</u>	<u>16,848,804</u>

\* Represents O&M work at specific sites done normally by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Includes Ottawa/Regional Overhead of \$2,304,976 which is distributed equally among all sites. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1992-93

NEWFOUNDLAND REGION

Region	Total Revenue	Commissions	Port Repairs*	Operating Expenses**	Total Expenditures	Operating Income	Capital
<b>Newfoundland</b>							
Argentina	100,875	15,386	149,216	6,263	170,865	(69,990)	115,558
Botwood	119,892	23,028	229,054	5,513	257,595	(137,703)	0
Come-By-Chance	148,054	23,714	0	4,382	28,096	119,958	0
Corner Brook	398,355	29,850	119,427	7,529	156,806	241,549	0
Long Pond Manuels	80,324	20,094	142,885	9,013	171,992	(91,668)	0
Stephenville	238,417	24,967	137,812	5,384	168,163	70,254	0
St. Anthony	7,182	2,625	16,028	5,473	24,126	(16,944)	0
St. Lawrence	234	1,247	8,210	4,413	13,870	(13,636)	0
<b>Labrador</b>							
Black Tickle	1,555	1,511	0	4,758	6,269	(4,714)	0
Charlottetown	2,128	1,625	2,056	4,828	8,509	(6,381)	0
Goose Bay	232,153	0	248,161	7,790	255,951	(23,798)	0
Nain	2,209	1,642	0	4,831	6,473	(4,264)	0
<b>SUBTOTAL</b>	<b>1,331,378</b>	<b>145,689</b>	<b>1,052,849</b>	<b>70,177</b>	<b>1,268,715</b>	<b>62,663</b>	<b>115,558</b>
47 Remaining Sites	312,945	104,605	1,805,294	909,958	2,819,857	(2,441,912)	199,402
<b>TOTAL</b>	<b>1,644,323</b>	<b>250,294</b>	<b>2,858,143</b>	<b>980,135</b>	<b>4,088,572</b>	<b>(2,379,249)</b>	<b>314,960</b>

\* Represents O&M work at specific sites done normally by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Includes Ottawa/Regional Overhead of \$258,543 which is distributed equally among all sites. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1992-93

MARITIMES REGION

Region	Total Revenue	Commissions	Port Repairs*	Operating Expenses**	Total Expenditures	Operating Income	Capital
<b>Prince Edward Island</b>							
Charlottetown	467,592	0	338,001	38,270	376,271	91,321	0
Georgetown	62,114	12,493	26,459	20,956	59,908	2,206	0
Souris	50,687	10,209	353,492	42,003	405,704	(355,017)	149,385
Summerside	127,638	24,066	322,710	44,821	391,597	(263,959)	27,479
<b>New Brunswick</b>							
Bayside/Sand Point	125,297	19,205	26,729	66,254	112,188	13,109	0
Chatham	0	0	0	0	0	0	0
Dalhousie	824,336	52,295	1,484,879	5,765	1,542,939	(718,603)	0
Miramichi	394,911	0	85,753	77,157	162,910	232,001	0
North Head	69,365	6,127	71,772	9,030	86,929	(17,564)	0
<b>Nova Scotia</b>							
Hantsport	22,694	6,866	0	4,382	11,248	11,446	0
Mulgrave	73,593	0	3,533	22,950	26,483	47,110	0
North Sydney	18,301	5,764	6,007	15,831	27,602	(9,301)	159,600
Pictou	93,297	12,288	208,351	15,842	236,481	(143,184)	15,290
Pugwash	119,279	25,183	(567)	5,310	29,926	89,353	94,140
Shelburne	37,457	8,432	58	18,901	27,391	10,066	59,524
Sydney	189,085	21,980	10,295	18,979	51,254	137,831	0
Yarmouth	79,746	(71)	28,282	55,714	83,925	(4,179)	0
<b>Quebec</b>							
Cap-aux-Meules	143,147	0	65,375	4,765	70,140	73,007	63,928
<b>SUBTOTAL</b>	2,898,539	204,837	3,031,129	466,930	3,702,896	(804,357)	569,346
185 Remaining Sites	293,909	53,871	1,666,097	1,769,652	3,489,620	(3,130,711)	482,089
<b>TOTAL</b>	3,192,448	258,708	4,697,226	2,236,582	7,192,516	(3,935,068)	1,051,435

\* Represents OGM work at specific sites done normally by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Includes Ottawa/Regional Overhead of \$889,563 which is distributed equally among all sites. This item also includes minor OGM expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1992-93

LAURENTIAN REGION

<u>Region</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>Port Repairs*</u>	<u>Operating Expenses**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
<b>Québec</b>							
Baie-Comeau	264,421	29,347	223,123	116,092	368,562	(104,141)	2,120,597
Blanc-Sablon	33,407	5,645	30,283	20,435	56,363	(22,956)	0
Chandler	38,248	9,551	39,429	7,824	56,804	(18,556)	0
Gaspé	242,465	25,195	145,770	19,325	190,290	52,175	0
Gros-Cacouna	433,087	30,874	84,494	139,489	254,857	178,230	976,845
Matane	84,734	16,247	70,214	31,716	118,177	(33,443)	0
Mont-Louis	42,471	5,628	21,955	6,214	33,797	8,674	0
Pointe-au-Pic	164,407	23,582	74,574	29,968	128,124	(36,283)	0
Rimouski	248,895	25,005	373,194	32,864	431,063	(182,168)	2,925,325
Sorel	427,219	28,699	48,285	12,524	89,508	337,711	0
St. Simeon	7,753	1,989	120,900	12,602	135,491	(127,738)	0

**Northwest Territories**

Nanisivik	0	0	0	4,382	4,382	(4,382)	0
<b>SUBTOTAL</b>	1,987,107	201,762	1,232,221	433,435	1,867,418	119,689	6,022,767
64 Remaining Sites	435,357	87,393	4,681,741	1,489,875	6,259,009	(5,758,652)	6,142,195
<b>TOTAL</b>	<u>2,422,464</u>	<u>289,155</u>	<u>5,913,962</u>	<u>1,923,310</u>	<u>8,126,427</u>	<u>(5,638,963)</u>	<u>12,164,962</u>

\* Represents O&M work at specific sites done normally by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Includes Ottawa/Regional Overhead of \$333,039 which is distributed equally among all sites. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1992-93

CENTRAL REGION

<u>Region</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>Port Repairs*</u>	<u>Operating Expenses**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
<b>Ontario</b>							
Collingwood	11,065	4,428	175,065	5,129	184,622	(173,557)	0
Cornwall	82,278	15,991	48,066	7,121	71,178	11,100	0
Goderich	1,170,560	59,579	1,401,439	7,293	1,468,311	(297,751)	0
Kingston	74,423	9,261	113,299	8,325	130,885	(56,462)	0
Kingsville	128,162	21,541	169,930	25,688	217,159	(88,997)	96,753
Leamington	7,632	2,507	12,403	7,448	22,358	(14,726)	351,571
Owen Sound	45,621	10,861	686,147	5,526	702,534	(656,913)	0
Parry Sound	68,460	12,197	376	4,382	16,955	51,505	0
Port Stanley	182,829	28,447	763,949	5,790	798,186	(615,357)	95,234
Sarnia	159,754	25,569	181,527	72,446	279,542	(119,788)	305,394
Sault Ste. Marie	311,952	35,233	417,697	12,523	465,453	(153,501)	32,000
<b>Manitoba</b>							
Selkirk	3,140	1,531	0	4,441	5,972	(2,832)	0
<b>SUBTOTAL</b>	2,245,876	227,145	3,969,898	166,112	4,363,155	(2,117,279)	880,952
40 Remaining Sites	126,005	18,672	1,720,001	1,014,628	2,753,301	(2,562,296)	2,329,608
<b>TOTAL</b>	<u>2,371,881</u>	<u>245,817</u>	<u>5,689,899</u>	<u>1,180,740</u>	<u>7,116,456</u>	<u>(4,679,575)</u>	<u>3,210,560</u>

\* Represents O&M work at specific sites done normally by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Includes Ottawa/Regional Overhead of \$227,868 which is distributed equally among all sites. This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES**  
REVENUES AND EXPENDITURES, BY REGION, 1992-93

WESTERN REGION

<u>Region</u>	<u>Total Revenue</u>	<u>Commissions</u>	<u>Port Repairs*</u>	<u>Operating Expenses**</u>	<u>Total Expenditures</u>	<u>Operating Income</u>	<u>Capital</u>
<b>British Columbia</b>							
Campbell River	238,765	37,245	21,769	11,660	70,674	168,091	75,148
Chemainus	43,868	11,309	3,530	7,910	22,749	21,119	0
Crofton	75,206	15,811	0	4,382	20,193	55,013	0
Esquimalt	20,256	1,414	22	4,559	5,995	14,261	0
Gold River	42,374	10,845	0	4,382	15,227	27,147	0
Kitimat	166,741	36,648	0	4,738	39,386	127,355	0
Powell River	141,892	7,119	168,134	6,736	181,989	(40,097)	0
Squamish	100,638	18,826	0	4,536	23,362	77,276	0
Victoria	1,552,306	8,640	519,592	296,346	824,578	727,728	26,850
<b>Alberta</b>							
Fort Chipewyan	0	0	60,656	4,382	65,038	(65,038)	0
<b>Northwest Territories</b>							
Norman Wells	0	0	0	4,382	4,382	(4,382)	0
<b>SUBTOTAL</b>	<b>2,382,046</b>	<b>145,857</b>	<b>773,703</b>	<b>354,013</b>	<b>1,273,573</b>	<b>1,108,473</b>	<b>101,998</b>
125 Remaining Sites	282,413	62,106	2,043,049	1,449,865	3,555,020	(3,207,607)	4,894
<b>TOTAL</b>	<b>2,664,459</b>	<b>207,963</b>	<b>2,816,752</b>	<b>1,803,878</b>	<b>4,828,593</b>	<b>(2,099,134)</b>	<b>106,892</b>

\* Represents O&M work at specific sites done normally by DPW on behalf of Transport Canada.

\*\* Includes Ottawa/Regional Overhead of \$595,963 which is distributed equally among all sites.  
This item also includes minor O&M expenses such as supplies.  
These are not attributable to specific sites.







**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DÉPENSES POUR 1992-1993, PAR RÉGION**

RÉGION DE L'OUEST

<u>Région</u>	<u>Recettes totales</u>	<u>Commissions</u>	<u>Réparation du port*</u>	<u>Dépenses opération- nelles*</u>	<u>Dépenses totales</u>	<u>Recettes d'exploit- ation</u>	<u>Immobili- sations</u>
<b>Colombie-Britannique</b>							
Campbell River	238 765	37 245	21 769	11 660	70 674	168 091	75 148
Chemainus	43 868	11 309	3 530	7 910	22 749	21 119	0
Crofton	75 206	15 811	0	4 382	20 193	55 013	0
Esquimalt	20 256	1 414	22	4 559	5 995	14 261	0
Gold River	42 374	10 845	0	4 382	15 227	27 147	0
Kitimat	166 741	36 648	0	4 738	39 386	127 355	0
Powell River	141 892	7 119	168 134	6 736	181 989	(40 097)	0
Squamish	100 638	18 826	0	4 536	23 362	77 276	0
Victoria	1 552 306	8 640	519 592	296 346	824 578	727 728	26 850
<b>Alberta</b>							
Fort Chipewyan	0	0	60 656	4 382	65 038	(65 038)	0
<b>Territoires du Nord-Ouest</b>							
Norman Wells	0	0	0	4 382	4 382	(4 382)	0
<b>SOUS-TOTAL</b>	2 382 046	145 857	773 703	354 013	1 273 573	1 108 473	101 998
125 autres emplacements	282 413	62 106	2 043 049	1 449 865	3 555 020	(3 207 607)	4 894
<b>TOTAL</b>	<u>2 664 459</u>	<u>207 963</u>	<u>2 816 752</u>	<u>1 803 878</u>	<u>4 828 593</u>	<u>(2 099 134)</u>	<u>106 892</u>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 595 963 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
RECETTES ET DÉPENSES POUR 1992-1993, PAR RÉGION

RÉGION DU CENTRE

Région	Recettes totales	Commissions	Réparation du port*	Dépenses opération- nelles*	Dépenses totales	Recettes d'exploit- ation	Immobili- sations
<b>Ontario</b>							
Collingwood	11 065	4 428	175 065	5 129	184 622	(173 557)	0
Cornwall	82 278	15 991	48 066	7 121	71 178	11 100	0
Goderich	1 170 560	59 579	1 401 439	7 293	1 468 311	(237 751)	0
Kingston	74 423	9 261	113 299	8 325	130 885	(56 462)	0
Kingsville	128 162	21 541	169 930	25 688	217 159	(88 997)	96 753
Leamington	7 632	2 507	12 403	7 448	22 358	(14 726)	351 571
Owen Sound	45 621	10 861	686 147	5 526	702 534	(656 913)	0
Parry Sound	68 460	12 197	376	4 382	16 955	51 505	0
Port Stanley	182 829	28 447	763 949	5 790	798 186	(615 357)	95 234
Sarnia	159 754	25 569	181 527	72 446	279 542	(119 788)	305 394
Sault Ste Marie	311 952	35 233	417 697	12 523	465 453	(153 501)	32 000
<b>Manitoba</b>							
Selkirk	3 140	1 531	0	4 441	5 972	(2 832)	0
<b>SOUS-TOTAL</b>	2 245 876	227 145	3 969 898	166 112	4 363 155	(2 117 279)	880 952
40 autres emplacements	126 005	18 672	1 720 001	1 014 628	2 752 301	(2 562 296)	2 329 608
<b>TOTAL</b>	<u>2 371 881</u>	<u>245 817</u>	<u>5 689 899</u>	<u>1 180 740</u>	<u>7 116 456</u>	<u>(4 679 575)</u>	<u>3 210 560</u>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 227 868 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DEPENSES POUR 1992-1993, PAR RÉGION**

**RÉGION DES LAURENTIDES**

Région	Recettes totales	Commissions	Réparation du port*	Depenses opération- nelles*	Depenses totales	Recettes d'explo- tation	Immobili- sations
<b>Québec</b>							
Baie-Comeau	264 421	29 347	223 123	116 092	368 562	(104 141)	2 120 597
Blanc-Sablon	33 407	5 645	30 283	20 435	56 363	(22 956)	0
Chandler	38 248	9 551	39 429	7 824	56 804	(18 556)	0
Gaspé	242 465	25 195	145 770	19 325	190 290	52 175	0
Gros-Cacouna	433 087	30 874	84 494	139 489	254 857	178 230	976 845
Matane	84 734	16 247	70 214	31 716	118 177	(33 443)	0
Mont-Louis	42 471	5 628	21 955	6 214	33 797	8 674	0
Pointe-au-Pic	164 407	23 582	74 574	29 968	128 124	(36 283)	0
Rimouski	248 895	25 005	373 194	32 864	431 063	(182 168)	2 925 325
Sorel	427 219	28 699	48 285	12 524	89 508	337 711	0
St-Siméon	7 753	1 989	120 900	12 602	135 491	(127 738)	0

**Territoires du Nord-Ouest**

Nanisivik	0	0	0	4 382	4 382	(4 382)	0
<b>Sous-TOTAL</b>	1 987 107	201 762	1 232 221	433 435	1 867 418	119 689	6 022 767
64 autres emplacements	435 357	87 393	4 681 741	1 489 875	6 259 009	(5 758 652)	6 142 195
<b>TOTAL</b>	<u>2 422 464</u>	<u>289 155</u>	<u>5 913 962</u>	<u>1 923 310</u>	<u>8 126 427</u>	<u>(5 638 963)</u>	<u>12 164 962</u>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 333 039 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DEPENSES POUR 1992-1993, PAR RÉGION**

Région	RÉGION DES MARITIMES					
	Recettes totales	Commissions	Réparation du port*	Depenses opération- nelles*	Depenses totales	Recettes d'explo- tation
<b>Île-du-Prince-Édouard</b>						
Charlottetown	467 592	0	338 001	38 270	376 271	91 321
Georgetown	62 114	12 493	26 459	20 956	59 908	2 206
Souris	50 687	10 209	353 492	42 003	405 704	(355 017)
Summerside	127 638	24 066	322 710	44 821	391 597	(263 959)
						149 385
						27 479
<b>Nouveau-Brunswick</b>						
Bayside/Sand Point	125 297	19 205	26 729	66 254	112 188	13 109
Chatham	0	0	0	0	0	0
Dalhousie	824 336	52 295	1 484 879	5 765	1 542 939	(718 603)
Miramichi	394 911	0	85 753	77 157	162 910	232 001
North Head	69 365	6 127	71 772	9 030	86 929	(17 564)
						0
<b>Nouvelle-Écosse</b>						
Hantsport	22 694	6 866	0	4 382	11 248	11 446
Mtigrave	73 593	0	3 533	22 950	26 483	47 110
North Sydney	18 301	5 764	6 007	15 831	27 602	(9 301)
Pictou	93 297	12 288	208 351	15 842	236 481	(143 184)
Pugetwash	119 279	25 183	(567)	5 310	29 926	89 353
Shelburne	37 457	8 432	58	18 901	27 391	10 066
Sydney	189 085	21 980	10 295	18 979	51 254	137 831
Yarmouth	79 746	(711)	28 282	55 714	83 925	(4 179)
						0
<b>Québec</b>						
Cap-aux-Meules	143 147	0	65 375	4 765	70 140	73 007
						63 928
<b>SOUS-TOTAL</b>	2 898 539	204 837	3 031 129	466 930	3 702 896	(804 357)
						569 346
185 autres emplacements	293 909	53 871	1 666 097	1 769 652	3 489 620	(3 130 711)
						482 089
<b>TOTAL</b>	<u>3 192 448</u>	<u>258 708</u>	<u>4 697 226</u>	<u>2 236 582</u>	<u>7 192 516</u>	<u>(3 935 068)</u>
						<u>1 051 435</u>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 889 563 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DÉPENSES POUR 1992-1993, PAR RÉGION**

**RÉGION DE TERRE-NEUVE**

<u>Région</u>	<u>Recettes totales</u>	<u>Commissions</u>	<u>Réparation du port*</u>	<u>Dépenses opération- nelles*</u>	<u>Dépenses totales</u>	<u>Recettes d'exploit- ation</u>	<u>Immobili- sations</u>
<b>Terre-Neuve</b>							
Argentina	100 875	15 386	149 216	6 263	170 865	(69 990)	115 558
Botwood	119 892	23 028	229 054	5 513	257 595	(137 703)	0
Come By Chance	148 054	23 714	0	4 382	28 096	119 958	0
Corner Brook	398 355	29 850	119 427	7 529	156 806	241 549	0
Long Pond Manuels	80 324	20 094	142 885	9 013	171 992	(91 668)	0
Stephenville	238 417	24 967	137 812	5 384	168 163	70 254	0
St. Anthony	7 182	2 625	16 028	5 473	24 126	(16 944)	0
St. Lawrence	234	1 247	8 210	4 413	13 870	(13 636)	0
<b>Labrador</b>							
Black Tickle	1 555	1 511	0	4 758	6 269	(4 714)	0
Charlottetown	2 128	1 625	2 056	4 828	8 509	(6 381)	0
Goose Bay	232 153	0	248 161	7 790	255 951	(23 798)	0
Nain	2 209	1 642	0	4 831	6 473	(4 264)	0
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>1 331 378</b>	<b>145 689</b>	<b>1 052 849</b>	<b>70 177</b>	<b>1 268 715</b>	<b>62 663</b>	<b>115 558</b>
47 autres emplacements	312 945	104 605	1 805 294	909 958	2 819 857	(2 441 912)	199 402
<b>TOTAL</b>	<b>1 644 323</b>	<b>250 294</b>	<b>2 858 143</b>	<b>980 135</b>	<b>4 088 572</b>	<b>(2 379 249)</b>	<b>314 960</b>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 258 543 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**RECETTES ET DÉPENSES POUR 1992-1993, PAR RÉGION**

SOMMAIRE

Région	Recettes totales	Commissions	Réparation du port*	Dépenses opération- nelles*	Dépenses totales	Recettes d'exploit- ation	Immobili- sations
Terre-Neuve	1 644 323	250 294	2 858 143	980 135	4 088 572	(2 379 249)	314 960
Maritimes	3 192 448	258 708	4 697 226	2 236 582	7 192 516	(3 935 068)	1 051 435
Laurentides	2 422 464	289 155	5 913 962	1 923 310	8 126 427	(5 638 963)	12 164 962
Centre	2 371 881	245 817	5 689 899	1 180 740	7 116 456	(4 679 575)	3 210 560
Ouest	2 664 459	207 963	2 816 752	1 803 878	4 828 593	(2 099 134)	106 892
<b>TOTAL</b>	<u>12 295 575</u>	<u>1 251 937</u>	<u>21 975 982</u>	<u>8 124 645</u>	<u>31 352 564</u>	<u>(15 927 981)</u>	<u>16 848 809</u>

\* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

\*\* Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 2 304 976 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.



## ANNEXE 2

## PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES RECETTES BRUTES

RECETTES BRUTES, de 1981-1982 à 1992-1993 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

Exercice financier	Recettes brutes	% d'écart par rapport à l'année précédente
1981-1982	6 047	0,5
1982-1983	6 595	9,1
1983-1984	7 605	15,3
1984-1985	7 350	-3,3
1985-1986	7 279	-1,0
1986-1987	9 960	36,8
1987-1988	10 496	5,4
1988-1989	11 102	5,8
1989-1990	11 564	4,2
1990-1991	12 922	11,7
1991-1992	13 162	1,9
1992-1993	12 296	-6,6

## ANNEXE 3

## PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS

## RECETTES BRUTES, PAR SOURCE PRINCIPALE

Type de recettes	1992-1993	1991-1992	% d'écart par rapport à l'année précédente	Répartition 1992-1993	Répartition 1991-1992
Droits de quaiage	5 529	6 601	-16,2	45,0 %	50,2 %
Droits d'entreposage	427	302	41,1	3,5 %	2,3 %
Droit d'amarrage	1 605	1 637	1,9	13,1 %	12,4 %
Droit de port	1 531	1 689	9,4	12,5 %	12,8 %
Loyers et permis	2 760	2 471	-11,7	22,4 %	18,8 %
Autres	444	462	-3,9	3,5 %	3,5 %
<b>Total</b>	<b>12 296</b>	<b>13 162</b>	<b>-6,6</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

**PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS**  
**SOMMAIRE DES EMPLACEMENTS, DES DÉPENSES ET DES**  
**RECETTES POUR 1992-1993, PAR PROVINCE**

Province	Nombre Total d'em- placements	Dépenses totales de fonctionnement et d'entretien	Dépenses totales en capital	Recettes brutes
Terre-Neuve	59	4 089	315	1 644
Nouvelle-Écosse	122	1 651	489	732
Ile-du-Prince-Édouard	46	2 400	338	806
Nouveau-Brunswick	31	3 072	161	1 512
Québec	78	8 196	12 229	2 566
Ontario	50	7 111	3 210	2 369
Manitoba	2	5	0	3
Saskatchewan	4	0	0	0
Alberta	3	65	0	0
Colombie-Britannique	106	4 760	107	2 664
Territoires du Nord-Ouest	25	4	0	0
<b>Total</b>	<b>526</b>	<b>31 353*</b>	<b>16 849**</b>	<b>12 296</b>

\* Inclut les 1 252 \$ versés sous forme de commissions aux maîtres de port et gardiens de qual, réparation du port de 21 976 \$ et dépenses opérationnelles et les frais d'administration des bureaux régionaux et de l'administration centrale de 8 125 \$.

\*\* N'inclut pas des dépenses en capital secondaires de 97 000 \$ de l'administration centrale.

À l'annexe 4 s'appliquent les définitions et les conventions qui suivent :

**Recettes totales** - recettes provenant de toutes sources, y compris les droits de port, les droits d'amarrage, les droits de quaiage, les droits d'entreposage, les permis, les baux, les coûts recouvrés, etc.....

**Commissions** - les honoraires versés aux maîtres de port et aux gardiens de quai, y compris les contributions au Régime de pension du Canada et à la Commission de l'emploi et de l'immigration.

**Dépenses opérationnelles** - toutes les dépenses opérationnelles de projets d'entretien portuaire. Inclut frais généraux de l'AC et des Bureaux régionaux.

**Dépenses totales** - toutes les dépenses énumérées ci-dessus.

**Recettes d'exploitation** - les recettes totales moins les commissions, les dépenses de fonctionnement et d'entretien, et autres dépenses.

**Immobilisations** - toutes les dépenses des projets d'immobilisations, y compris les projets d'équipement majeurs, les projets d'équipement mineurs et les immobilisations au titre du dragage.

**Réparations du port** - toutes les dépenses de projet d'entretien portuaire, y compris de réparation aux quais et d'entretien par dragage.

La conciliation des comptes publics avec les dépenses directes aux quais et installations portuaires publics figure ci-dessous :

<div> <div>Fonctionnement</div> <div>et entretien</div> <div>(en 000 \$)</div> </div>	<div> <div>Activité sur les quais et</div> <div>dans les publics</div> <div>d'après les comptes publics</div> </div>	<div> <div>Ports et installations</div> <div>portuaires publics</div> <div>(administrés par</div> <div>Transports Canada)</div> </div>	<div> <div>31 353 \$</div> <div>16 946 \$</div> </div>	<div> <div>31 353</div> <div>16 946</div> </div>	<div> <div>Immobilitisations</div> <div>(en 000 \$)</div> </div>
---	--	--	--	--	--

\* Les coûts non répartis comprennent les régimes de prestations pour les employés, les dépenses de recherche et de développement et l'allocation de coût direct.

À l'annexe 4 figure les "Recettes et dépenses, par Région". Les ports choisis sont représentatifs de leur province respective et incluent les ports rapportant les plus importantes. À côté de ces recettes figurent les droits en retour de toutes les dépenses d'exploitation définies, de même que les commissions versées. Une part des coûts d'administration de l'administration centrale et des bureaux régionaux a été attribuée à chaque port comme suit :

- Les frais administratifs de l'administration centrale ont été répartis également entre les emplacements des cinq Régions.

- À l'intérieur de chaque Région, tous les frais administratifs et indirects, jusqu'au niveau du gérant de zone, sont considérés comme des frais généraux régionaux et répartis également entre les emplacements de chaque Région.

## Liste des états financiers

Annexe 1	Sommaire des emplacements, des dépenses et des recettes pour 1992-93, par province
Annexe 2	Etat consolidé des recettes brutes, de 1981-1982 à 1992-93
Annexe 3	Etat consolidé des recettes brutes, par source principale
Annexe 4	Recettes et dépenses pour 1992-93, par port

## Conventions comptables

Transports Canada a touché en 1992-93 des recettes ou a engagé des dépenses dans environ la moitié de ses 526 emplacements. Ces emplacements sont simplement, dans certains cas, des endroits désignés, sans aucune installation terrestre ou sont uniquement des terrains appartenant à l'Etat.

Toutes les dépenses engagées en 1992-93 ont été déclarées suivant une formule de comptabilité de caisse modifiée qui est conforme à la présentation des "comptes publics". En sont expressément exclus les dépenses d'amortissement, les locaux fournis par les services communs assurés et gouvernementaux, les subventions en guise d'impôt versées par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada..

EXAMEN FINANCIER

Le total des dépenses de 1992-1993 s'établit comme suit :

en milliers  
de dollars

Crédits :

Fonctionnement et entretien	31 353 \$
Immobilisations	16 946 \$
Total des crédits	48 299 \$
Recettes brutes :	12 296 \$
Commissions, CAC et RPC	(1 252)
Recettes nettes	11 044 \$

Les recettes brutes du programme en 1992-1993 se chiffraient à 12 295 575 millions de dollars, ce qui représente 41 % des dépenses autres qu'en capital et 26 % des dépenses totales. Aux termes des dispositions de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques*, les gardiens de quai et les maîtres de port touchent une commission, dont le taux est préalablement fixé, sur les recettes des tarifs provenant de leur port respectif. Les fonds restants sont ensuite versés au Trésor.

En 1992-1993, environ 240 maîtres de port et gardiens de quai représentaient Transports Canada dans ses ports publics. Les commissions versées à ces représentants allaient de 100 à 59 579 \$, selon le niveau du trafic d'un port donné et les activités du représentant dans ledit port. En moyenne, on leur a versé pour l'année une commission de 5 216 \$. Tous les représentants qui ont sainement administré leur port au profit de leur collectivité sont dignes de nos remerciements.

Des 526 emplacements définis à l'intérieur du programme, 30 ports commerciaux importants ont rapporté 9 563 124 millions de dollars, soit 77,0 % des recettes brutes. Les recettes d'un port fournissent un bon indice de ses activités commerciales. Elles ne reflètent pas bien cependant toutes ses activités étant donné que bien des ports sont surtout fréquentés par de petits bâtiments (des bateaux de pêche, par exemple) dont les exploitants paient des frais minimaux.





## CONSEILS CONSULTATIFS DES PORTS PUBLICS

Le ministre des Transports peut instituer des Conseils consultatifs pour les ports publics qu'il désigne, conformément à l'article 5 de la *Loi sur les ports et les installations portuaires publiques*.

Les Conseils consultatifs des ports publics constituent un élément important du mécanisme d'ensemble, qui facilite l'élaboration et l'application des politiques nationales, régionales et locales des ports ainsi que leur exploitation. Ils servent de structure organisationnelle apte à discuter de la planification et de l'exploitation des ports locaux et à formuler au ministre les recommandations qui concluent les discussions.

Les seize Conseils suivants ont jusqu'à présent (au 31 mars 1993) été constitués :

au Québec	- Cap-aux-Meules
	- Gaspé
	- Matane
	- Gros-Cacouna
	- Rimouski
	- Sorel
au Nouveau-Brunswick	- Dalhousie
	- Miramichi
	- Bayside
en Nouvelle-Écosse	- Sydney
	- Port Hawkesbury - détroit de Canso
	- Digby
	- Yarmouth
à l'Ile-du-Prince-Édouard	- Charlottetown
	- Summerside
	- Georgetown
en Colombie-Britannique	- Victoria
	- Esquimalt
à Terre-Neuve	- Corner Brook
	- Long Pond Manuels



#### ÉTAT DES REMISES POUR 1992-1993

#### IV

Le paragraphe 14(1) de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* stipule que : "Sous réserve des règlements pris par le gouverneur en conseil, le ministre peut faire remise des droits, taxes ou autres frais et des intérêts correspondants; il peut en outre accepter, par contrat, des droits, taxes ou autres frais différents de ceux qui sont fixés par le gouverneur en conseil". Le paragraphe (3) stipule que : "toute remise s'élevant à au moins mille dollars ou plus attribuée en vertu du paragraphe (1) doit être déclarée dans le rapport annuel du ministre au Parlement".

Aucune remise n'a été approuvée aux termes de cet article pour l'année 1992-1993.



## Sydney, en Nouvelle-Ecosse

Ce port est situé dans l'Ile du Cap-Breton, au nord-est de la Nouvelle-Ecosse, à près de 435 km d'Halifax. Le port joue un rôle essentiel car il apporte un appui indispensable aux activités industrielles du Cap-Breton. Le port de Sydney dispose de plusieurs terminaux privés dont les façades d'amarrage s'étendent sur plus de 1 180 m. La profondeur à quai atteint 9 m. Quant à ses installations publiques, la façade d'amarrage s'étend sur 305 m et l'on peut disposer d'un hangar de 1 860 m<sup>2</sup>. Ce port est navigable à longueur d'année.

## Recettes (\$)

1992-93	189 085
1991-92	296 645
1990-91	207 312
1989-90	176 653
1988-89	206 227
1992	125 748
1991	103 885
1990	119 285
1989	126 566
1988	118 642

## Marchandises (tonnes)

## Victoria, en Colombie-Britannique

Le port de Victoria est situé à l'extrémité sud-est de l'Ile de Vancouver, à 67 km au sud-ouest de Vancouver. Ses principales activités hauturières se déroulent à la jetée d'Ogden Point. Les marchandises les plus importantes qui passent par la jetée d'Ogden Point sont des produits forestiers. Le port de Victoria offre à l'entrée de l'estuaire les installations nécessaires à l'accueil des navires de croisière qui sont très nombreux à y faire escale. Dans la rade intérieure, cinq quais de Transports Canada, trois quais flottants sont offerts aux pêcheurs et aux plaisanciers et un service de traversier à Vancouver et aux Etats-Unis.

## Recettes (\$)

1992-93	1 552 971
1991-92	1 268 682
1990-91	1 413 113
1989-90	1 310 474
1988-89	1 614 212
1992	22 733
1991	20 843
1990	89 791
1989	63 044
1988	37 743

## Marchandises (tonnes)

1992	249 657
1991	206 343
1990	167 943
1989	125 638
1988	136 399

**Marchandises (tonnes)**

1992-93	127 638
1991-92	180 904
1990-91	129 594
1989-90	82 216
1988-89	121 029

**Recettes (\$)**

1992	239 266
1991	213 766
1990	159 630
1989	148 358
1988	175 417

**Marchandises (tonnes)**

1992-93	238 417
1991-92	251 658
1990-91	227 931
1989-90	185 136
1988-89	230 262

**Recettes (\$)**

Situé sur la côte sud de l'Ile-du-Prince-Édouard, Summerside joue un rôle important pour l'exportation des produits agricoles du district avoisinant, et l'importation d'agréats. Le port dispose de deux terminaux privés, d'un quai public de 527,5 m de façade d'amarrage et de deux entrepôts chauffés d'un total de 4 254 m<sup>2</sup>.

**Summerside, à l'Ile-du-Prince-Édouard**

Le port de Stephenville est situé sur la rive nord de la baie St-George, sur la côte ouest de Terre-Neuve. Il joue un rôle important en desservant l'usine locale de papier journal et en facilitant la distribution locale de produits pétroliers. Ce port offre un quai public de 293 m de long. La profondeur à quai varie de 7,8 à 8,7 m.

**Stephenville, à Terre-Neuve**

Ce port est situé sur la rive nord de la rivière Ste-Marie, qui relie le lac Supérieur au lac Huron. Il est situé près du canal de Sault-Ste-Marie (Canada). Son rôle principal est de desservir les aciéries, les papeteries et usines de produits chimiques locales. Le port offre cinq terminaux maritimes privés et un quai public de 91 m en forme de "L".

#### Sault Ste Marie, en Ontario

Recettes (\$)	
1991-92	311 952
1991-92	332 713
1990-91	360 754
1989-90	355 879
1988-89	429 180
Marchandises (tonnes)	
1992	270 105
1991	239 207
1990	270 846
1989	200 613
1988	243 294

Le port de Sorel est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Richelieu, à environ 75 km en aval de Montréal. Au cours des dernières années, ce port a joué un double rôle : d'un côté en tant que centre d'entreposage et d'expédition de produits du fer et du titane, et de l'autre en tant qu'aire de déchargement et d'entreposage du sel. Il comporte quatre postes à quai de 110 à 244 m de longueur et de 5,0 à 9,1 m de profondeur. Il est navigable à longueur d'année.

#### Sorel, au Québec

Recettes (\$)	
1992-93	427 219
1991-92	345 819
1990-91	260 938
1989-90	198 872
1988-89	192 674
Marchandises (tonnes)	
1992	200 517
1991	132 268
1990	65 143
1989	55 707
1988	52 118



Le port public de Sarnia est situé sur la rive est de la rivière St. Clair, près de sa jonction avec le lac Huron. C'est son port qui permet à Sarnia de jouer le rôle de grand centre de raffinage du pétrole et de fabrication de produits pétrochimiques au Canada. La majeure partie du secteur secondaire de la région est corrélatrice aux besoins des grandes raffineries de pétrole et des usines de produits pétrochimiques. Le port est également un grand carrefour pour le transbordement des céréales. Le port de Sarnia dispose de deux installations publiques pour les marchandises diverses (non utilisées), et de douze installations portuaires privées dont six servent aux produits pétroliers destinés à divers marchés intérieurs et internationaux.

**Sarnia, en Ontario**

Recettes (\$)	
1992-93	159 754
1991-92	109 247
1990-91	81 462
1989-90	90 358
1988-89	133 129
Marchandises (tonnes)	
1992	0
1991	0
1990	0
1989	0
1988	22 328

Ce port est situé sur la rive sud du Saint-Laurent à environ 315 km en aval de Québec. C'est un centre régional de distribution du pétrole, du sel et de marchandises diverses. Il offre un quai public de 640 m et un entrepôt public. Tout le trafic portuaire de Rimouski est manutentionné au quai public. Ce port est ouvert à longueur d'année et reçoit, occasionnellement, l'aide de brise-glaces.

**Rimouski, au Québec**

Recettes (\$)	
1992-93	248 895
1991-92	262 820
1990-91	260 338
1989-90	291 927
1988-89	328 494
Marchandises (tonnes)	
1992	253 304
1991	256 922
1990	285 284
1989	304 960
1988	305 587

Ce port est situé sur la côte ouest de la Colombie-Britannique, à environ 100 km au nord de Vancouver. La Garde côtière canadienne y administre deux installations portuaires qui servent à l'industrie commerciale et au trafic de chalands. Les principaux produits manutentionnés sont les produits pétroliers et forestiers.

Powell River, en Colombie-Britannique	
Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1992-93	141 892
1991-92	244 493
1990-91	107 503
1989-90	62 172
1988-89	57 647
1992	9 089
1991	143 509
1990	107 111
1989	32 520
1988	33 325

Ce port est situé sur la rive sud du détroit de Northumberland, à environ 135 km au nord d'Halifax. Le principal produit qui y est manutentionné est le sel en vrac, destiné principalement aux marchés intérieurs. Pugwash offre un quai public de 295 m et un quai pour les pêcheurs. Il est ouvert à la navigation d'avril à décembre.

Pugwash, en Nouvelle-Écosse	
Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1992-93	119 279
1991-92	208 939
1990-91	250 368
1989-90	243 227
1988-89	124 380
1992	244 943
1991	487 112
1990	573 903
1989	380 378
1988	256 545

## Mulgrave, en Nouvelle-Écosse

### Recettes (\$)

1992-93	73 593
1991-92	108 203
1990-91	90 978
1989-90	106 335
1988-89	130 834

### Marchandises (tonnes)

1992	62 864
1991	138 875
1990	112 372
1989	100 509
1988	233 873

Ce port est situé à 280 km au nord-est d'Halifax. Il s'agit de l'un des trois ports qui sont situés dans le détroit de Canso. C'est le port libre de glace le plus profond en Amérique du Nord. Son mouillage abrité du vent lui permet d'accueillir des navires pouvant avoir jusqu'à 500 000 t de port en lourd. Mulgrave est un port d'où sont expédiés des agrégats, des minerais, du poisson et du bois à pâte et où est transbordé le sel de Pugwash et des Îles-de-la-Madeleine. Le port dispose de cinq quais : deux pour la pêche, un quai privé pour les agrégats, un terminal pour petits pétroliers et un quai public. Le quai public mesure 435 m de long et la profondeur au quai est de 9,6 m. Il compte également un entrepôt public de 1 400 m<sup>2</sup>.

## Port Stanley, en Ontario

### Recettes (\$)

1992-93	182 829
1991-92	209 203
1990-91	248 171
1989-90	143 645
1988-89	209 783

### Marchandises (tonnes)

1992	252 042
1991	299 755
1990	383 655
1989	198 899
1988	235 326

Ce port est situé sur la rive nord du Lac Érié, à l'embouchure de Kettle Creek. Il apporte son appui à l'industrie active de la pêche commerciale. Il est administré par Havres et ports. Sa façade d'amarrage est de 1 345 m. Il s'y trouve un terminal d'expédition de céréales (produites localement) et de ciment, et un terminal de réception de charbon, de fertilisants et de produits pétroliers (entre autres d'asphalte). De plus, le port appuie l'industrie active de pêche commerciale. On y dispose d'un élévateur à grains et de silos d'une capacité de 17 000 t pour le blé. Il offre également un entrepôt public de 836 m<sup>2</sup>, des citernes d'entreposage pour les combustibles, l'asphalte et les fertilisants liquides; ainsi qu'une aire d'entreposage non couverte pour le charbon et la potasse.

Matane, au Québec

Recettes (\$)

1992-93	84 734
1991-92	107 672
1990-91	71 067
1989-90	45 986
1988-89	49 603
1992	116 084
1991	90 944
1990	86 408
1989	61 093
1988	111 078

Marchandises (tonnes)

Le port de Matane est situé à 400 km en aval de Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent. Son rôle principal est d'expédier la pâte de papier, produite localement, vers les marchés intérieurs de Limoilou et La Baie. Le port de Matane est cerné par deux brise-lames. Les installations portuaires comprennent un quai provincial pour les traversiers; un quai de transbordement ferroviaire qui relie Matane à Godbout et Baie-ComEAU; un quai public parallèle de 160 m de long; et une jetée latérale publique ayant une façade d'amarrage de 210 m.

Miramichi, Nouvelle-Ecosse

Recettes (\$)

1992-93	394 911
1991-92	706 519
1990-91	771 629
1989-90	713 479
1988-89	792 386
1992	116 982
1991	182 934
1990	282 783
1989	251 236
1988	242 073

Marchandises (tonnes)

En 1992-1993, les ports de Chatham et de Newcastle ont été combinés pour former le port public de Miramichi. Les installations portuaires comprennent deux quais publics, dont un pour la pâte à papier et un réservé aux bateaux de pêche; cinq terminaux; un quai public de 313 m de long; deux terminaux pétroliers et deux autres quai pour la manutention des produits forestiers. La rivière Miramichi est navigable à l'année avec l'aide occasionnelle d'un brise-glace.

Situé sur la côte est de Conception Bay, ce port est à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de St. John's. Il sert au transport de vrac, notamment à l'exportation de minerais de pyrophyllite et à l'importation de produits pétroliers, de céréales et de ciment. Le quai public de 245 m de long permet d'accueillir tout ce trafic.

Long Pond Manuels, Terre-Neuve

1992-93	80 324
1991-92	82 075
1990-91	98 363
1989-90	91 631
1988-89	109 514
Marchandises (tonnes)	
1992	118 169
1991	122 849
1990	146 815
1989	106 163
1988	167 464

Ce port est situé sur la rive nord du Lac Érié, à environ 48 km au sud-est de Windsor. Il est utilisé pour le transport des agrégats et c'est un des deux ports qui relient l'Île Pelée au continent. Kingsville comporte sept petites jetées latérales pour les bateaux de pêche, un quai public de 389,6 m et un quai pour traversiers de 272 m. Le port est navigable d'avril à décembre.

Kingsville, en Ontario

1992-93	128 162
1991-92	104 261
1990-91	72 487
1989-90	85 323
1988-89	90 036
Marchandises (tonnes)	
1992	106 856
1991	156 914
1990	116 037
1989	118 317
1988	106 650

Recettes (\$)

## Gros-Cacouna, au Québec

Gros-Cacouna est situé sur la rive sud du Saint-Laurent à environ 190 km en aval de Québec. C'est l'un des principaux ports d'exportation vers l'outre-mer de bois de sciage local et de papier journal. Le port est un havre artificiel protégé par deux brise-lames. Pour tout le transport portuaire de Gros-Cacouna on utilise le quai public de 240 m de longeur. Il s'y trouve aussi un entrepôt de 2 800 m<sup>2</sup>. Le port est navigable à longeur d'année et reçoit, occasionnellement, l'aide de brise-glaces.

Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1992-93	433 087
1991-92	595 702
1990-91	448 905
1989-90	354 261
1988-89	281 194
1992	482 245
1991	512 917
1990	592 777
1989	412 642
1988	296 718

## Goose Bay, au Labrador

Goose Bay, le plus grand centre urbain au Labrador, est situé dans le bassin Terrington à l'extrémité ouest du lac Melville, approximativement à 256 km de la côte est. Goose Bay est un grand carrefour de distribution pour les cargaisons à destination des communautés isolées de la côte nord du Labrador. Les installations portuaires comptent un quai principal (quai parallèle) un hangar de fret de 1 625 m<sup>2</sup>, et un quai ouest (jetée). Les principales activités incluent : la manutention de produits pétroliers, Marine Atlantic, une rampe Ro-Ro, le transport de conteneurs et le transbordement de cargaison vers la côte nord du Labrador.

Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1992-93	232 153
1991-92	227 693
1990-91	276 755
1989-90	218 543
1988-89	145 829
1992	137 349
1991	90 102
1990	195 752
1989	226 702
1988	186 773

## Gaspé, au Québec

### Recettes (\$)

1992-93	242 465
1991-92	247 303
1990-91	206 933
1989-90	199 871
1988-89	221 270

### Marchandises (tonnes)

1992	294 495
1991	334 148
1990	264 589
1989	314 871
1988	260 856

Le port de Gaspé est reconnu comme étant un des meilleurs havres naturels de l'est du Canada. Situé derrière un barrage de sable à l'intérieur de la baie gaspésienne le port maintient une profondeur adéquate pour assurer la manutention des produits. L'installation portuaire publique compte un quai de 234 m de longueur par 23,4 m de largeur. La profondeur à la tête du quai atteint 12 m. Trois postes d'amarrage, à profondeur variée, permettent d'accueillir la plupart des navires. Les principales activités à Gaspé incluent l'exportation d'acide sulfurique et de poisson, et l'importation de concentrés de cuivre et de produits pétroliers.

## Goderich, en Ontario

### Recettes (\$)

1992-93	1 170 560
1991-92	1 291 063
1990-91	1 288 622
1989-90	1 103 336
1988-89	1 063 567

### Marchandises (tonnes)

1992	2 082 964
1991	2 747 946
1990	2 342 113
1989	3 447 881
1988	2 056 824

Ce port, situé sur la rive est du Lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland, est un grand port d'exportation du sel ainsi qu'un centre de distribution de céréales. Le port s'étend en façade (amarrages) sur plus de 1,9 km et comporte un quai privé et cinq quais publics. La profondeur du chenal dragué et du port varie de 6,4 à 7,3 m. Des élévateurs à grains privés d'une capacité de 129 000 tonnes de blé sont disponibles par contrat.



## Cornwall, en Ontario

Situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, Cornwall se trouve à 120 km en amont de Montréal. Son rôle principal est de répondre aux besoins de manutention de produits en vrac de l'usine de fabrication de fibres synthétiques et de la papeterie locales. En outre, le port pourrait servir d'escalade à la route maritime d'approvisionnement des industries du nord-est de New-York et de l'Ontario. Le port compte un quai public de 175 m de longueur et de 8,2 m de profondeur, et des parcs de réservoirs privés pouvant entreposer un grand nombre de produits liquides.

### Recettes (\$)

1992-93	82 278
1991-92	108 619
1990-91	116 883
1989-90	102 975
1988-89	105 672
1992-93	73 047
1991	69 538
1990	70 708
1989	82 057
1988	87 038

### Marchandises (tonnes)

Ce port, situé dans la Baie-des-Chaleurs, est un port de manutention du vrac duquel on exporte du papier journal et des concentrés de minerais et vers lequel on importe du pétrole et du charbon. Le port comporte deux quais publics ayant une façade d'amarrage de 375 m linéaires, une rampe de transroulage, un entrepôt de 8 300 m<sup>2</sup>, et un terminal pour traversiers.

## Dalhousie, au Nouveau-Brunswick

### Recettes (\$)

1992-93	824 336
1991-92	812 292
1990-91	633 038
1989-90	858 888
1988-89	774 723
1992-93	867 057
1991	870 939
1990	725 898
1989	1 089 992
1988	856 072

### Marchandises (tonnes)

Charlottetown est le principal port de l'Île-du-Prince-Édouard et le siège du gouvernement provincial. Le port comprend un terminal public dont la façade d'amarrage a plus de 400 m de long et dispose d'installations d'entrepôts de plus de 2 300 m<sup>2</sup>, de deux terminaux de pétroliers privés et d'une base de la Garde côtière canadienne.

#### Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard

Recettes (\$)	
1992-93	467 592
1991-92	445 016
1990-91	283 526
1989-90	271 957
1988-89	204 963
1992	653 743
1991	581 960
1990	491 948
1989	526 835
1988	397 335

#### Marchandises (tonnes)

Ce port, situé sur la côte ouest de Terre-Neuve, permet à la ville de Corner Brook de jouer le rôle de centre de distribution des marchandises destinées à l'ouest et au centre de Terre-Neuve. Il revêt également une grande importance pour la papeterie, la cimenterie et l'industrie de la pêche locale. Corner Brook est un grand port abrité, en eaux profondes. Il comprend trois terminaux pétroliers, un quai de chargement (d'une longueur de 503 m), un terminal pour le ciment en vrac, un quai public (de 361 m de longueur) modernisé pour accueillir le transport de conteneurs et un entrepôt public (de 2 436 m<sup>3</sup>). Le port est ouvert à longueur d'année et reçoit, occasionnellement l'aide de brise-glaces.

#### Corner Brook, à Terre-Neuve

Recettes (\$)	
1992-93	398 355
1991-92	423 839
1990-91	444 438
1989-90	323 954
1988-89	229 158
1992	88 441
1991	116 303
1990	209 676
1989	142 127
1988	98 228

#### Marchandises (tonnes)

1992-93	143 147
1991-92	154 620
1990-91	167 324
1989-90	114 947
1988-89	134 097
1992	332 281
1991	115 432
1990	92 536
1989	121 221
1988	90 497

Marchandises (tonnes)

Recettes (\$)

Localisé sur la côte est de l'île de Vancouver, le port de Campbell River est situé à mi-chemin entre le Cap Scott et Victoria. Le port qui joue un rôle essentiel car il apporte un appui indispensable à l'économie locale composée de ressources premières, répond aux exigences des navires de haute mer qui transportent essentiellement du charbon, des pâtes et papiers, du bois de construction et des concentrés de minéral. La région de Campbell River offre plusieurs services dont une installation pour le ministère des Pêches et Océans, un service de traversier, deux quais privés pour la pêche en haute mer, un nombre de petits quais publics situés à Middle Point.

1992-93	238 765
1991-92	170 365
1990-91	71 261
1989-90	71 052
1988-89	62 142
1992	372 555
1991	233 120
1990	254 153
1989	225 000
1988	17 111

Marchandises (tonnes)

Recettes (\$)

Ce port joue un rôle important dans le ravitaillement des Îles-de-la-Madeleine. Il est bien protégé par un brise-lames public et dispose de nombreuses installations pour les bateaux de pêche et les petites embarcations. L'infrastructure portuaire comprend deux quais publics dont un de 172 m de longueur, et un autre de 90 m qui se termine par une rampe de transroulage de 28,8 m de largeur. Cap-aux-Meules est navigable de mai à décembre.

Cap-aux-Meules, au Québec

Ce port est situé sur la côte nord-est de Terre-Neuve, à 37 km de la ville de Grand Falls. Il dessert l'usine de pâtes et papiers et permet de répondre aux besoins en pétrole de la région. Il compte deux terminaux privés qui servent à la maintenance du papier journal et du pétrole, et deux quais publics. L'un d'eux, un quai de latérale de 52 m sur 10 m. L'autre, un quai de transit, est un quai parallèle de 83 m de long avec un hangar de manutention de 1 281 m<sup>2</sup>. Le port est navigable toute l'année mais nécessite l'aide des brise-glaces de janvier à avril.

#### Botwood, à Terre-Neuve

Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1992-93	119 892
1991-92	141 975
1990-91	118 720
1989-90	88 693
1988-89	89 067
1988	83 230
1989	69 005
1990	97 663
1991	139 987
1992	70 402

Ce port est situé sur la rivière Sainte-Croix qui se jette dans la baie de Passamaquoddy à l'entrée nord de la baie de Fundy. Situé à 12 km au nord-est de St. Andrews, Bayside est un terminal très utilisé pour l'importation et l'exportation du poisson, de la pulpe, du bois de sciage, des pommes de terre et du combustible. Le port compte un quai public dont la façade d'amarrage s'étire sur 242 m et où la profondeur de l'eau atteint 8,5 m. Bayside est libre de glace et ouvert toute l'année.

#### Bayside, au Nouveau-Brunswick

Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1992-93	125 297
1991-92	143 512
1990-91	225 967
1989-90	128 981
1988-89	54 462
1992	92 743
1991	103 377
1990	147 084
1989	44 234
1988	37 343

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS DES PRINCIPAUX PORTS COMMERCIAUX

Argentia, à Terre-Neuve

1992-93	100 875
1991-92	99 075
1990-91	96 393
1989-90	66 178
1988-89	60 725
1992	55 856
1991	35 984
1990	45 224
1989	40 672
1988	47 165

Marchandises (tonnes)

Situé du côté ouest de la péninsule Avalon de Terre-Neuve, le port d'Argentia se trouve à environ 130 km de St. John's. C'est un port libre de glace et en eaux profondes. Il comprend deux quais publics; l'un d'eux n'est plus utilisé et l'autre est un quai de la flotte. Ce dernier présente 635 m de façade d'amarrage et 18,8 m de largeur, et offre des profondeurs variant entre 7,9 et 8,5 m. Le port compte également une rampe de transroulage, trois quais privés, deux citernes et un pipeline. Argentia joue un rôle majeur dans l'exportation du poisson et l'importation du sel.

Baie-Combeau, au Québec

1992-93	264 421
1991-92	353 007
1990-91	333 981
1989-90	301 296
1988-89	460 264
1992	34 495
1991	129 698
1990	91 511
1989	109 810
1988	176 639

Marchandises (tonnes)

Ce port est situé sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent, à 440 km en aval de Québec. C'est un port de transbordement de céréales et d'exportation du papier journal et d'aluminium. Ses installations privées d'amarrage s'étendent sur près d'un kilomètre. Elles comportent un silo portuaire dont l'éleveur peut contenir près de 364 000 t de blé. Le port compte également un quai public dont la façade d'amarrage est de 585 m et dont la profondeur varie de 7 à 9 m.



## **Région de l'Ouest :**

La Région de l'Ouest, où le rendement économique des provinces a été relativement bon, a enregistré une croissance de ses activités commerciales au cours de 1992-1993. La Région administre 23 ports publics et 142 installations portuaires publiques en Alberta, en Saskatchewan, dans les Territoires du Nord-Ouest et en Colombie-Britannique. La fonction publique, ainsi que les gardiens et les capitaines de port, gèrent les installations et les ports en exerçant une supervision directe.

Au cours de la période d'exploitation de 1992-1993 les recettes brutes se sont élevées au total à 2 446 749 \$, dont 64 % ont été réalisées dans les ports combinés de Victoria et d'Esquimalt. Les droits de port se sont élevés à 552 935 \$, les autres frais portuaires ont totalisé 995 877 \$ et les revenus tirés des biens immobiliers, 1 115 747 \$.

Le port de Victoria demeure le principal port pour les paquebots de croisière sur l'île de Vancouver. Cette installation portuaire a accueilli 28 513 passagers en 1992, soit 34 % de plus que l'année précédente. Le port a connu de nouvelles activités, avec le lancement d'un service de traversier pour passagers à destination de Vancouver. Ce service vient s'ajouter à ceux déjà offerts à partir de Seattle, d'Anacorte et de Port Angeles, dans l'Etat de Washington.

Le Ministère a poursuivi ses discussions avec la province et avec les ports d'Esquimalt et de Victoria au sujet de la création d'une commission portuaire, en réponse aux fortes pressions de groupes locaux qui souhaitent un changement dans la structure de gestion.

Le réseau portuaire continue de répondre à la demande locale et régionale en fait de transport. Les installations pour chalands de Powell River et de Campbell River contiennent de bien fonctionner comme centres de chargement régionaux; au total 350 220 tonnes de charbon ont été exportées à partir de Campbell River, une augmentation de 386 % par rapport à l'année précédente. Les installations du fleuve Mackenzie, de l'ouest de l'Arctique et de l'Athabasca répondent toujours aux besoins de ravitaillement des collectivités environnantes. Les travaux de réparation de quais constituent encore plus de 70 % des projets maritimes techniques, malgré la réduction des dépenses prévues par le gouvernement au chapitre de ce programme. Les dépenses se sont élevées dans l'ensemble à 2 816 752\$.



Des progrès importants ont été réalisés, toutefois, du côté des coûts de location des terrains. Les résultats seront perçus en 1993-1994.

### *Région du Centre :*

La Région du Centre veille à l'administration et à l'entretien de 53 installations portuaires publiques en Ontario et de deux installations au Manitoba.

Elle a réalisé dans l'ensemble 2,4 millions de dollars de recettes en 1993-1994.

Les installations portuaires de la Région manutentionnent principalement du sel, des produits pétroliers, du grain, du sable, de la pierre, du gravier, du charbon et du fertilisant.

Les principaux projets de F et E réalisés dans la région, en 1992, comprennent notamment : la réparation de la jetée nord de Goderich, au coût de 1 091 000 \$; la réparation du quai de North Bay et de celui de Millihaven, au coût de 530 000 \$ et de 406 000 \$, respectivement; la réparation de l'ouvrage d'Owen Sound pour 959 000 \$ et Port Stanley le dragage d'entretien, au coût de 711 000 \$.

Les dépenses au chapitre de l'important projet d'immobilisations consistant à améliorer les gares maritimes qui relient l'île Pelée au continent, se sont élevées à 2,5 millions de dollars. Le Conseil du Trésor a approuvé le projet et le ministre d'Etat aux Transports a signé le contrat avec le ministre des Transports de la province de l'Ontario. Le rapport d'évaluation initiale a été publié.

Au chapitre des projets d'immobilisation secondaires, une nouvelle passerelle a été construite sur le quai de Sarnia, au coût de 283 000 \$ afin d'offrir un meilleur accès aux expéditeurs qui procèdent à des travaux de remise en état. À North Bay, 65 000 \$ ont été investis pour rénover un entrepôt.

En août 1992, des Consultants externes ont achevé l'étude du plan directeur des ports de la Région du Centre, qui sera le fondement d'un futur plan d'aménagement des installations portuaires publiques.

### *Région des Maritimes :*

La Région des Maritimes a réalisé 3 192 448 \$ en 1992-1993, soit 16% de moins que l'année dernière. C'est la première année que les activités portuaires se ressentent des effets de la récession. L'exportation de produits forestiers à partir de ports du Nouveau-Brunswick a été particulièrement touchée.

Les courants de trafic ont évolué de manière intéressante à l'Île-du-Prince-Édouard. Bien que le tonnage de pommes de terre exportées se soit maintenu, on a noté une tendance à utiliser des ports différents. Pour la première fois depuis 1978, des pommes de terre ont été exportées à partir de Georgetown (Î.-P.-É.). De plus, 15 navires ont fait escale au port de Souris pour exporter leurs marchandises.

Deux grands projets d'immobilisation se sont poursuivis. L'approbation préliminaire a été reçue à l'égard du projet de remplacement des hangars à marchandises en transit à Summerside (Î.-P.-É.). Le document d'approbation préliminaire concernant le projet de remplacement du terminal maritime de Sydney a aussi été soumis à l'examen ministériel.

Dans le cadre du programme d'exploitation et d'entretien, la province du Nouveau-Brunswick a partagé les coûts reliés aux travaux de réparation de la gare maritime de North Head, Grand Manan (N.-B.).

### *Région des Laurentides :*

En 1992-1993, 10 grands projets comportant des dépenses totales de 12 millions de dollars ont été entrepris dans la Région des Laurentides.

Trois de ces projets, le réaménagement du havre de Baie-Comeau et la réfection des quais de Tadoussac et de Tête-à-la-Baleine, ont été achevés. Les projets de réfection des quais de Montmagny et de Baie-Sainte-Catherine et du quai en éperon de Rimouski ont été réalisés dans les délais prévus. Les travaux de réfection du quai des Méchins se déroulent normalement.

L'étude sur l'aménagement du port de Gros-Cacouna et la remise à neuf du port de Rimouski s'est poursuivie.

L'entretien des installations maritimes de la Région s'est élevé à 5,7 millions de dollars.

En tout, 1,8 millions de tonnes métriques de fret ont été manutentionnées aux ports de la Région. Cela représente des recettes totales de 2,4 millions, soit une légère baisse par rapport à l'année précédente où l'on avait enregistré des recettes de 2,7 millions de dollars.

recommandations techniques pour la protection de l'environnement applicable aux systèmes souterrains de stockage aux installations fédérales, à la gestion des sites contaminés et à la gestion des déchets. Nous avons également procédé à un inventaire des réservoirs souterrains de stockage sur nos terrains.

### **Projet de commercialisation**

Pour maintenir et accroître les volumes de trafic et les recettes connexes, la Direction générale des havres et ports a maintenu son modeste programme de commercialisation de façon à promouvoir les installations portuaires publiques. Des brochures sur les cinq Régions relevant de la Direction générale ont été réalisées pour mettre en valeur les grands ports qui s'y trouvent et les services qu'ils offrent. Ces brochures ont été données aux clients potentiels et ont servi à la promotion dans les conférences visant les marchés intérieurs et internationaux. Des messages ont également été diffusés dans les publications maritimes.

### **Réalisations dans les Régions**

Les activités commerciales et opérationnelles de la Direction générale se déroulent tant au niveau local que régional. Les renseignements qui suivent donnent un aperçu des réalisations dans les Régions en 1992-1993.

#### ***Région de Terre-Neuve :***

La Région de Terre-Neuve a généré des recettes brutes de 1,64 millions et, comme par les années passées, sept (7) des ports de la Région ont produit 79 % des recettes. (voir page 40)

En 1992, la réfection du quai à Rigollet, au Labrador, a été achevée. L'éclairage a été amélioré dans le secteur du quai de la flotte d'Argentia, ce qui a considérablement accru la polyvalence et la fonctionnalité du quai.

Une étude technique réalisée à l'installation de Hermitage a révélé que cette dernière a atteint la fin de sa vie utile et que sa structure est incapable de supporter les charges associées à l'activité courante. Des limites de charge sévères ont été imposées et des travaux de réfection sont prévus.

Plus de 10,1 millions de tonnes métriques de marchandises ont transité par les ports administrés par la Région de Terre-Neuve. 8,3 millions de tonnes métriques de marchandises ont transité par quatre ports qui sont désignés comme havres publics mais où la Région ne dispose pas d'installations.

## HAVRES ET PORTS : POINTS SAILLANTS DU PROGRAMME

## Questions relatives aux biens fonciers et aux biens immobiliers

La Direction générale des havres et ports a poursuivi ses travaux de mise en oeuvre des modifications et des mises à jour nécessaires à ses politiques immobilières, qui figurent dans le Manuel sur la gestion des biens immobiliers publié en 1992 par le Bureau de gestion des biens immobiliers du Secrétariat du Conseil du Trésor.

Les fonctionnaires de Havres et ports ont poursuivi activement leur travail conjointement avec le Bureau de gestion des biens immobiliers, travail qui consiste à déterminer les effets sur ses activités de la nouvelle *Loi sur les immeubles fédéraux* et du règlement qui est entré en vigueur le 15 septembre 1992. De plus, de nouvelles délégations de pouvoirs à l'égard de toutes les transactions immobilières ont été préparées conformément à la nouvelle loi.

Durant la période allant de janvier à décembre 1992, la Direction générale des havres et ports a produit 290 documents de location d'immeubles fédéraux, qui représentent des recettes de location de 1 448 174\$.

## Projet de législation et de réglementation

Le 17 septembre 1992, le Gouverneur en conseil a accordé l'autorisation de combiner les ports publics de Chatham et de Newcastle, au Nouveau-Brunswick, qui sont devenus le port de Miramichi.

## Questions environnementales

Havres et ports continue d'accorder une haute priorité aux questions environnementales. Voici quelques-unes des questions qui ont été abordées au cours de l'année écoulée :

Des travaux d'évaluation environnementale ont été réalisés relativement à plus de 500 projets d'entretien et d'immobilisations.

Une circulaire de politique a été établie pour faire en sorte que le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement s'applique aux baux et permis émis par la section des terrains et immeubles de Havres et ports.

Nous avons participé aux travaux de divers comités et groupes de travail environnementaux, notamment ceux formés pour établir un Code de

#### Les droits d'entreposage

fraîs imposés en contrepartie de l'utilisation de hangars ou d'espaces disponibles pour l'assemblage ou la distribution de marchandises. Ces frais sont fonction de l'espace occupé et de la durée de l'utilisation.

#### Les droits de location

bail qui est ordinairement basé sur la valeur marchande de la propriété.

Transports Canada publie un barème des tarifs qui indique tous les droits exigibles, à l'exception des droits de location. Les taux prévus par ces tarifs sont approuvés par le gouverneur en Conseil.

Lorsque Transports Canada doit apporter des améliorations qui bénéficient surtout à un usager principal, ces tarifs sont soit majorés, soit remplacés par des surcharges. Les contrats négociés visent à accroître le taux global de recouvrement des coûts de l'investissement. Le Ministère remet au Trésor toutes les recettes qu'il a obtenues, après déduction des commissions versées aux maîtres de port et aux gardiens de qual.



coordonner les opérations avec d'autres activités maritimes et à celles des réseaux de transport aérien et de surface.

## Administration du programme

L'administration du programme est assurée par la Garde côtière canadienne à partir de cinq bureaux régionaux. Quant à sa coordination globale, elle relève d'une unité de l'administration centrale, à Ottawa, la Direction générale des havres et des ports. Les méthodes locales d'administration portuaire sont adaptées à la complexité des opérations de chacun des ports. Les ports les plus actifs, qui sont en petit nombre, sont dirigés par des fonctionnaires à plein temps qui sont gérants de port ou gestionnaires de secteur. Dans la plupart des cas, Transports Canada est représenté au niveau local par des agents rémunérés à l'acte qui touchent leur commission correspondant à un pourcentage des droits perçus auprès des usagers. Ces représentants, connus sous le nom de maîtres port et de gardiens de quai, sont nommés par le ministre des Transports et sont aussi actifs dans les ports que la circulation des navires l'exige.

## Droits imposés aux usagers

Les droits imposés aux usagers aux termes de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* sont fondés sur les usages effectués à des fins commerciales. Ils incluent les principaux types de redevances ci-après énumérées :

### Les droits de port

Frais imposés à un navire, qui diffèrent selon sa taille et ses destinations précédentes.

### Les droits d'amarrage

droits imposés à un navire pour l'occupation d'un poste dans un port. Ces frais varient selon la taille du navire et la durée de son séjour.

### Les droits de quaiage

Frais imposés à une cargaison manutentionnée sur un quai public. Ces frais dépendent du type de cargaison et respectent un taux à la tonne ou au cubage.

## Opérations portuaires

La taille, la complexité et l'importance régionale des ports publics varient beaucoup. Leur rôle dans les régions isolées, où les liens ferroviaires ou routiers sont rares et où le coût du transport aérien peut s'avérer prohibitif, consiste à assurer aux collectivités qui s'y trouvent un lien indispensable en matière de transport. Les ports publics permettent de garantir l'approvisionnement en biens et en denrées alimentaires essentiels et à assurer le transport des passagers.

Dans d'autres lieux, les ports publics ont pour vocation d'assurer le transport efficace de produits en vrac dont la valeur pécuniaire par unité de volume ou de poids est peu élevée (les concentrés de minerais, le bois à pâte et les céréales, entre autres). Ces ports ne répondent pas seulement aux besoins des entreprises locales; ils sont parfois le seul lien qui relie le Canada aux marchés d'outre-mer.

Qu'un port ait pour vocation de desservir une collectivité isolée ou d'apporter son appui à plusieurs grandes industries, le rôle opérationnel de Transports Canada se limite normalement à des fonctions telles l'application des règlements portant sur l'utilisation des installations, la surveillance des opérations portuaires et la perception des droits imposés aux usagers. Certains services comme la maintenance des marchandises sont assurés dans les ports mêmes par le secteur privé.

Du fait que la majorité des ports publics ne rapportent pas assez de recettes pour couvrir l'ensemble des coûts d'immobilisations, d'exploitation et d'administration, ils sont en grande partie financés au moyen de crédits votés par le parlement.

## Objectifs du programme

Les ports qui sont directement administrés par Transports Canada sont liés à ceux d'une part de la Société canadienne des ports et d'autre part des Commissions portuaires, et ont en commun les mêmes objectifs. Tous visent à établir un réseau portuaire qui présente les qualités suivantes :

contribuer à la réalisation des objectifs du Canada en matière de commerce international, et d'objectifs socio-économiques d'ordre national, régional et local; être efficient;

assurer aux usagers des ports des services de transport accessibles et équitables;



## DESCRIPTION DU PROGRAMME

## Contexte

"...dans les six mois suivant la fin de chaque exercice, le Ministre établit un rapport sur les opérations financières de tous les ports et installations portuaires publics au cours de l'exercice et le dépose devant le Parlement dans les quinze premiers jours de séance de l'une ou l'autre chambre suivant son achèvement."

Article 26 de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics (SRC 1985)*

Le présent rapport, qui a été préparé afin de satisfaire à l'exigence susmentionnée, inclut uniquement les ports et installations portuaires publics administrés aux termes de la Loi; et exclut les ports de la Société canadienne des ports, ceux des sociétés de port locales, de même que ceux administrés sous forme de Commissions portuaires. Ces ports sont visés par d'autres lois et doivent satisfaire à d'autres exigences en matière de rapports.

## Aperçu du programme

*La Loi sur les ports et installations portuaires publics* confie au ministre des Transports le contrôle et la gestion de tous les havres, quais, jetées et brise-lames qui sont la propriété du Canada et qui ne relèvent pas d'un autre ministère. Donc, à l'heure actuelle, Transports Canada entretient, administre et aménage des ports et installations portuaires publics dans 526 lieux au Canada, principalement pour servir au transport commercial.

Ce "transport commercial" comprend les navires qui transportent des produits, des biens ou des passagers, et exclut généralement les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance, qui sont placés sous la responsabilité de Pêches et Océans Canada. Les services de traversiers en sont aussi exclus ordinairement. Transports Canada administre toutefois certains ports qui profitent à l'industrie de la pêche, à la navigation de plaisance et aux activités des traversiers, dans les cas où il est économique pour plusieurs types d'usagers d'utiliser des mêmes installations.



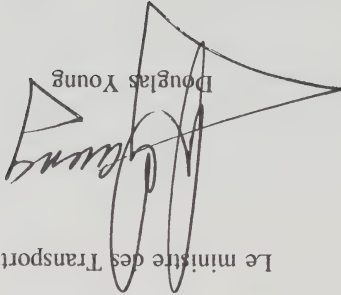
## AVANT-PROPOS

C'est avec plaisir que je présente au Parlement le dixième rapport annuel concernant les ports et les installations portuaires publics du Canada, conformément à l'article 26 de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* (SRC 1985).

Le réseau portuaire public, dont la priorité est de contribuer à la sûreté et à l'efficacité des mouvements de navires et du transbordement des cargaisons, constitue aussi un important outil de développement économique régional. Vingt pour cent des marchandises transportées par eau au Canada transitent par les ports publics. Les ports locaux sont également essentiels à la vie de nombreuses localités et continueront de grandir et de se développer tout en reflétant celles qu'ils desservent.

La responsabilité de l'administration et de l'exploitation générale des ports publics incombe à la Garde côtière canadienne. Leur administration au niveau local est assurée par des agents rémunérés à l'acte. Les maîtres de port et gardiens de quai y assurent de précieux services et je profite de l'occasion qui m'est offerte pour exprimer ma reconnaissance à tous les représentants rémunérés à l'acte et aux autres membres dévoués du personnel de nos ports qui assurent une saine administration de ces derniers au profit de la collectivité.

J'espère que l'information que renferme le présent rapport permettra aux lecteurs de mieux apprécier la valeur des ports et des installations portuaires publics administrés aux termes de la Loi.

Le ministre des Transports  
  
Douglas Young



SOMMAIRE

PAGES	
1	AVANT-PROPOS .....
3	I DESCRIPTION DU PROGRAMME .....
7	II HAVRES ET PORTS : FAITS SAILLANTS .....
13	III SOMMAIRE DES ACTIVITÉS DES PRINCIPAUX PORTS COMMERCIAUX .....
29	IV ÉTAT DES REMISES - 1992-1993 .....
31	V CONSEILS CONSULTATIFS DES PORTS PUBLICS .....
33	VI EXAMEN FINANCIER .....





Garde côtière  
canadienne  
Havres et  
ports

Canadian  
Coast Guard  
Harbours and  
Ports

Canada

# RAPPORT ANNUEL SUR LES OPÉRATIONS FINANCIÈRES 1992 / 1993



# HAVRES ET PORTS











